

REVISTA NAVAL

AGOSTO



2010

MONTVIDEO

R. O. del Uruguay

REVISTA NAVAL

PUBLICACIÓN DEL CLUB NAVAL

AÑO XXII N° 64

ISSN 0797 - 1222

AGOSTO 2010

DIRECTOR

C/N (CG) Gustavo VANZINI

COMISIÓN EDITORIAL

CN (CG) Aldo FRANCESCOLI

CN (CG) Italo M. SORRENTI

CN (CG) Jorge SARAVIA

CN (CAA) Javier BESIO

CF (CG) Enrique ALBORNOZ

CN (CG) Diego ROMBYS

TN (CG) Martín PEREYRA

AF (CG) Valeria SORRENTI

Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN

Colabora con la Revista Naval: Sr. Yuri GRAMAJO

Coordinador Informático: CN (CG) Jorge FILARDI

www.revistanaval.com.uy

E-mail: secretaria@revistanaval.com.uy

NUESTRA PORTADA: El Velero Nacional “Alférez Campora” durante su travesía.

Se autoriza la reproducción de los artículos de la Revista mencionando su fuente de origen.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN: Soriano 1117 - CP 11100 - Montevideo, R.O. del Uruguay
Tels.: (598-2) 908 71 29 - 908 66 85 - Fax: (598-2) 922 08 56

La Revista Naval, es publicada en el Club Naval y es un órgano de difusión de cultura general y profesional, cuya Dirección actúa bajo el más amplio criterio de libertad y responsabilidad intelectual. Por consiguiente, las opiniones editoriales corresponden exclusivamente a la Comisión Redactora, no debiendo interpretarse necesariamente como reflejo del pensamiento o políticas de la Comisión Directiva del Club Naval. Del mismo modo las expresiones contenidas en los artículos publicados responden únicamente a sus firmantes. La bienvenida que se brinda a los colaboradores no debe entenderse como identificación de esta Revista, ni de ningún otro organismo, a menos que sea explícitamente indicado, con los conceptos de aquellos.

ÍNDICE

<i>A nuestros lectores</i>	7
<i>1960-2010. Quincuagésimo aniversario de la vuelta al mundo del “ALFÉREZ CÁMPORA”</i>	
Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN	9
<i>ALFÉREZ adolfo CÁMPORA</i>	
Carlos María GUTIÉRREZ	23
<i>De “Achernar” a “Cámpora”: el aspecto sanitario de la historia</i>	
Alicia María FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ	25
<i>Corte Internacional de Justicia. Caso N° 135</i>	
Heber ARBUET-VIGNALI y Daniel VIGNALI GIOVANETTI	33
<i>La nueva terminal de contenedores y el puerto de aguas profundas</i>	
Capitán de Navío (R) Juan Pedro ABADIE	75
<i>Equilibrios estratégicos, carreras armamentistas y dilemas de la seguridad en América del Sur: ¿qué hay de cierto?</i>	
Mariano César BARTOLOMÉ	79
<i>La jurisdicción sobre los buques de bandera nacional</i>	
Dr. Edison GONZÁLEZ LAPEYRE	91
<i>Noticias breves del ámbito naval y marítimo</i>	
Capitán de Navío (CG) (R) Francisco VALIÑAS	99

A NUESTROS LECTORES

La Revista Naval se adhiere en este número a la conmemoración del cincuentenario de la Vuelta al Mundo del Velero Alférez Cámpora. No nos llama a este homenaje el simple recordatorio de una hazaña de las muchas que engalanan la historia marítima de nuestro país, lo cual de por sí sería suficiente para hacerlo. Intentamos ir más allá, hasta llegar a las virtudes y los valores que compatriotas marinos resaltaron en el logro de esta odisea. El soñar mas allá de lo imaginable, la capacidad de llevar adelante y hacer posible las ilusiones y las ambiciones, trabajando duramente y con coraje para ello, a pesar de las duras dificultades que se deban enfrentar y el aceptar con humildad los triunfos y con abnegación los fracasos. Todo ello constituye lo que muchas veces denominamos el “ser nacional”, sobre lo cual nuestros compatriotas han dado muestras a lo largo de la historia. En una sociedad en la cual cada vez reclamamos más derechos sin estar dispuestos a hacer más para lograrlos, estas recordaciones nos marcan un faro hacia el cual dirigir el rumbo de nuestras vidas. Como uruguayos y como marinos nos sentimos orgullosos de hacer llegar este mensaje de “sí, se puede”. En especial dirigido a las nuevas generaciones, que puedan encontrar en lo que lograron otros jóvenes, no muy lejos en el tiempo, un espejo donde reflejar un camino provechoso a sus existencias.

Uno de los conflictos que nos enfrenta a nuestro vecino, la República Argentina, es el referido a la contaminación del río Uruguay que pudiera provocar el funcionamiento de la planta de celulosa de Fray Bentos. A pesar del dictamen contundente del Tri-

bunal de La Haya del pasado 20 de abril de 2010, en estos momentos continúan las tratativas diplomáticas en procura de hacer efectivas las resoluciones establecidas. Las mismas son meridianamente claras, a pesar de lo cual se le siguen buscando cortapisas, intentando satisfacer las demandas de los grupos de presión que han actuado con medidas de fuerza en procura de satisfacer sus intereses. En este juego, resulta importante poner en claro cuáles han sido realmente las decisiones del tribunal internacional. Un profundo y meticuloso análisis nos es presentado, el cual de manera objetiva nos define las resultancias de las instancias jurídicas mencionadas. Agradecemos especialmente al CURI (Consejo Uruguayo para las Relaciones Internacionales) la posibilidad de publicarlo.

Ha sido materia de pública notoriedad en los últimos tiempos, la construcción de un puerto de aguas profundas en nuestro litoral Este. Presentamos en la presente edición, una novedosa opinión acerca del tema, sobre la cual basar nuestro parecer sobre este importante asunto.

La jurisdicción a ser aplicada en los buques de bandera nacional, navegando en los diferentes mares del mundo, constituye un asunto de constante controversia entre los diferentes actores que deben aplicar e imponer la ley en estas circunstancias. Un estudio jurídico claro e ilustrativo integra el cuerpo del presente número, con la intención de traer luz para quienes conviven con estas situaciones.

En los diferentes foros internacionales se menciona con insistencia la existencia de una carrera armamentista en Latinoamérica, algo que parece contradictorio con las

ingentes necesidades sociales que soportan los habitantes de esta parte del mundo y con el declarado espíritu de unidad y mutua confianza de la región. Determinar el contexto estratégico y geopolítico que da lugar a estas acciones, es el objetivo de la importante ponencia que incluimos.

Cierra la presente edición una selección de noticias breves del ámbito naval y marítimo que consideramos de gran interés para los lectores, al permitirles mantenerse actualizados sobre los temas más destacables de nuestro quehacer.

Gracias al invalorable apoyo de nuestros tradicionales colaboradores y de aquellos que se han incorporado, creemos haber conformado una edición de gran valor, no solamente para el deleite de su lectura, sino también para futuras referencias en el ejercicio de nuestra profesión de hombres de mar. Si logramos este objetivo, nuestro esfuerzo tendrá compensación.

Nos despedimos hasta el próximo número, con un marinero saludo y nuestro constante deseo de Buenos Vientos.

La Redacción



1960-2010. QUINCUAGÉSIMO ANIVERSARIO DE LA VUELTA AL MUNDO DEL “ALFÉREZ CÁMPORA”

Prof. Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN



El Sr. Alejandro N. Bertocchi Morán ha publicado los siguientes libros en el tema historia naval: ALFÉREZ CÁMPORA, velas uruguayas alrededor del mundo, (1987); OYARVIDE, piloto de la Real Armada (1988); BANCO INGLÉS, memorias de naufragios (1989); TACOMA (1990); CAPITÁN MIRANDA (1993) como coautor; y EL GRAF SPEE EN LA TRAMPA DE MONTEVIDEO (1998).

Ha publicado diversos artículos sobre el tema en revistas y periódicos especializados: Revista de Historia Naval del Museo Naval de Madrid, España; Revista del Mar del Instituto Nacional Browniano y Argentina; Revista Marítima Brasileira; Revista de Marina de Chile; Revista Disenso, Argentina; Boletín Histórico del Ejército; El Soldado; El Diario Español; Revista de la Liga Marítima Uruguaya; Barlovento; Geosur; Derroteros de la Mar del Sur (Perú); Boletín del Centro Naval (Argentina) y nuestra Revista Naval.

Es miembro de las siguientes Instituciones: de Número Fundador de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial; Fundador de la Academia Uruguaya de Geopolítica y Estrategia (Urge); del Instituto Nacional Browniano de la República Argentina y de la Liga Marítima Uruguaya.

Participó como invitado en el XII Viaje de Instrucción del ROU CAPITÁN MIRANDA; en sucesivos Simposios organizados por la Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana y posee licencia de investigador librada por el Museo Naval de Madrid.

Es miembro de la Comisión Editorial de la Revista Naval.

“El ALFÉREZ CÁMPORA a pura vela y a pura alma, ha dado la vuelta al mundo. Y todos festejan la culminación de esta feliz hazaña tan uruguaya, lírica y romántica en lo más profundo de su realidad heroica. Podrían haberla llevado a cabo jóvenes hombres de otras razas y latitudes. Pero no, tenían que ser uruguayos, estos marinos de romancesca estampa y hechos epopéyicos. Tenían que ser uruguayos... y ya lo veis, fueron, lo son. ¡Con qué orgullo lo estamos señalando en la historia!

Juana de Ibarbourou⁽¹⁾

LA CONCRECIÓN DE UN SUEÑO GENERACIONAL

Según indica el Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua la palabra “vocación” significa la inspiración con que Dios llama a algún estado espiritual. Dada tan certera acepción, se podría agregar que a dicha virtud nacida del alma, solo a algunos mortales se les hace realidad, por diferentes y casi siempre muy humanas causas. Pero, afortunadamente, en unos u otros, el sentimiento aflora.

Siguiendo este razonamiento observamos que la intensidad de este sugestivo llamado, sin duda, debe ser mayor entre quienes han elegido la carrera naval, cosa que en la mente de un aspirante, de un cadete a solo pasos de su consagración, debe sonar como las trompetas del Destino.

Y este tan especial sentimiento fue el que vivieron un grupo de egresados de la Promoción No. 41 (1953) de la Escuela Naval.

Entre estos noveles marinos el ansia irrefrenable de abrir horizontes se abrió paso en sus mentes y así dejándose llevar por estas ideas comenzaron poco a poco a ceder ante la tentación del llamado de la mar, de la aventura, a impulsos del poderoso deseo de navegar. De repente se hallaron estudiando la concreción de un viaje de altura, un crucero de alta mar, efectuando una navegación alrededor del continente o hacia aguas del Viejo Mundo. Pero, a medida que se avanzaba surgían obstáculos que parecían insalvables, llámense falta de medios y buques adecuados, y algo aún más sostenido: carencia de una voluntad orgánica como para que la institución tomara conciencia de dar posibilidad a tamaña empresa.

Empero, había un aliciente que sobresalía ante todo y por sobre todos: jamás la bandera oriental había circunnavegado el orbe.⁽²⁾

Entonces, como para todo debe existir una primera vez, sería el año 1956 donde se lograría ir, paso a paso, desatando ese nudo gordiano que suponía interesar a los Mandos en el tema. Hasta ese momento la casi totalidad de la promoción se había abocado al estudio de todo lo referente a la travesía en sí misma, con todo lo que ello suponía dadas pesadas razones que discurrían por múltiples terrenos, siendo el más acentuado la adquisición de la embarcación propia para tales lides.

Pero a tenor del pensamiento de estos marinos la hora apremiaba pues tenían ante sí varios eventos donde la navegación deportiva compatriota se estaba luciendo en gran forma, cosa que suponía todo un desafío para aquellos que justamente habían consagrado su existencia a tales fines.

En 1952 se había efectuado la primera regata oceánica Buceo- Florianópolis, organizada por el pionero Yacht Club Uruguayo junto a sus similares del Brasil. Este evento tan espectacular para este medio, dio pábulo para que en 1954 se consagrara la travesía del BLUE DISA, que en 76 singladuras uniría el puerto británico de Cowes con Montevideo: 6.379 millas cubiertas por cinco compatriotas: Ulises Walter Pérez, Alejandro Hughes, Juan Gaménara, Rubén Lissignoli y Julio Raña. Y este cruce atlántico del yate uruguayo portaba en sí varios récords, entre estos haber completado la siempre difícil pierna Dakar- Recife en solo 23 jornadas. Y, ciertamente, en haber proyectado nuestro incipiente yachting a las “aguas abiertas” del océano.

Como afirman todos aquellos que se hallaron inmersos en los circunloquios previos a la travesía soñada, el BLUE DISA fue el más adecuado ejemplo mediático que se tuvo en aras de lograr salvar el mayor escollo que mayormente sostenía el Mandado, el cual discurría no solo como señalamos por el terreno material, sino en el caso de hallarle valor a una empresa asaz particular que muchos, por razones de edad y forma, no consideraban un hecho positivo en ninguna forma para la institución.

Empero, a todas luces parecía que las dificultades y la consecuente concurrencia del partido contrario solo obraban para que se sostuvieran los esfuerzos que libraban los jóvenes oficiales en el norte preciso de concretar sus deseos. Y nada parecía miti-

gar o siquiera detener por algún tiempo sus intenciones, pues cada hora libre de servicio las dedicaban a pleno a la labor intelectual de ir plasmando al papel los posibles trazos del derrotero de la travesía. De tal modo cartas de navegación y toda una vasta bibliografía afín pasaron por ojos de los guardiamarinas, mientras, también en solitario, se daban a la tarea de hallar la embarcación necesaria a tamaño fin.

Mientras, poco a poco, como si algo subyacente permaneciera planeando sobre el ambiente, otros jefes por su exclusiva cuenta, se daban a colaborar en varios puntos, quizás sorprendidos de verse en esa senda que había sido marcada por mentes de otra generación. Y ello resultaría fundamental ya que en este capítulo se obtendría la colaboración del entonces capitán de corbeta Ulises Walter Pérez, cosa que a la postre significaría un gran paso hacia la concreción del evento pues sus conocimientos y sus contactos en el mundo de la vela serían el peso que inclinaría la balanza a favor de la estructuración del viaje.

La adquisición del yate ACHERNAR fue el hecho cardinal y el punto de no regreso para muchas cosas y sin un quizás ya que en su concreción habían laborado muchas gentes y obrado un sin fin de alternativas propias a situaciones dadas al mundo institucional.

Esta embarcación, yacht de casco de hierro, tenía unas 35 toneladas de desplazamiento, con aparejo de queche desplegaba unos 90 metros cuadrados de lona al viento y sus características - eslora 14,75 mts.; manga 4,20 mts.; calado 2,40 mts.- lo hacían un velero sobradamente capacitado para enfrentar una aventura ultramarina, una navegación de altura dadas sus propiedades. Había sido botado en un astillero holandés en el año de 1934 a cuenta de un matrimonio de esa nacionalidad, jus-

tamente encarado como para afrontar la circunnavegación del orbe, cosa que por hechos del destino de cualquier familia no pudo concretarse.

Merced a este último hecho al año siguiente el velero fue adquirido por un acaudalado ciudadano argentino que lo navegó hasta el Río de la Plata como escala final. Y en estos pagos el yate tendría una muy interesante existencia que, luego de los hechos que vamos a reseñar, sería puesta al conocimiento público por el solo y muy exclusivo imponderable de su posterior transformación en lo que conocemos, con la espectacularidad de lo que fue su travesía bajo bandera nacional. A vía informativa tenemos que, en diciembre de 1939, el yate había sido una de las tantas embarcaciones utilizadas por la inteligencia británica para espiar los movimientos del ADMIRAL GRAF SPEE y a su vez, luego de tales hechos, participó en alguna que otra regata oceánica de las ya señaladas, aunque también fue utilizado para la pesca de altura. En ese año de 1956 el ACHERNAR era una silueta común en el puerto del Buceo, pero cuando los ojos de los guardiamarinas se posaron sobre sus bondades, sin duda de ellas quedaron prendados. La fatigosa tarea de su adquisición merecería varias páginas, dado que muchos compatriotas colaboraron con lo que pudieron, pero lo cierto es que, en aquellos maravillosos días de esta época de "vacas gordas", el costo final del yate no superó los 40.000 pesos.

Ahora se daba inicio a otra empresa no menos dificultosa: asegurar el viaje con la aceptación del Mando.

Pero: ¿quiénes eran estos jóvenes que la mar llamaba con irresistible voz?

Al principio se puede afirmar que la casi totalidad de la promoción 41 había arrebatado la idea de lograr ese fin. Por lógica con el paso del tiempo y sus cosas

conexas esto se fue decantando por muy entendibles razones, amén de que para integrar esa especie de cofradía de los nautas solitarios había que llenar ciertas condiciones, a todas luces imprescindibles para consumir tamaña empresa. Se debería contar con una ejemplar condición físico-síquica para afrontar una rigurosa navegación de altura como la que se preparaba en tal clase de buque; solteros y sin mayores compromisos familiares dado el prolongado lapso de tiempo que se tomaría en el periplo. Y por ende, poseer una condición marinera sine qua non, unida a un espíritu de lucha y sacrificio para afrontar las pruebas que el destino seguramente les pondría en su derrota. Estas eran las condicionantes clásicas que marcaba todo el concienzudo estudio que se había hecho basado en horas y horas de investigación al que había que sumarle las experiencias vertidas por los especialistas. Ciertamente el paso de las jornadas había obrado como suerte de filtro para ir dejando solo a aquellos marinos, dispuestos en un todo a encarar el esfuerzo final.

Finalmente, luego de tales movimientos, quedaron a salvo cinco oficiales: los alférez de navío del Cuerpo General Adolfo Cámpora, Jorge Nader, Carlos Costa, Jacinto Avilés y el guardiamarina (CIME) José H. Firpo; estos dos últimos de la promoción 42.

El siguiente paso era lograr la aquiescencia del Mando, hueso muy duro de roer y todos los sueños, desvelos y sacrificios de tantas horas podían ser dados al traste. Pero ya la tarea de ablandamiento rendía frutos a la vista del esfuerzo aunado de tal grupo de marinos, cosa por demás señalada en el run run diario del mundo naval.

Así, mientras en los pasillos de la Inspección General de Marina se discutía la posibilidad de dar luz verde al viaje, los cinco

elegidos se dedicaban con infatigable entusiasmo a preparar el yate realizando una serie de aditamentos en forma de mejorar las capacidades de la embarcación. Y, mientras pasaba el tiempo y el Mando aun no tomaba resolución, se hacía patente en la mente de todos la enorme voluntad de que hacían gala los jóvenes, cosa que fue inmediatamente despertando una expresa admiración hacia ellos; y lo más importante, una marcada sensación de respeto hacia la idea central del viaje. Y ello supuso el principio del fin buscado.

Diarias eran las consultas y visitas de los nautas a comandos y unidades afines, para recabar informes de trámites y demás ya que en realidad se hallaban asignados en comisión en el Estado Mayor Naval, en teoría, para que se efectuaran los estudios correspondientes al periplo. Todo parecía pender de un hilo pero lo cierto es que el capítulo donde se hallaban consistía en cerrar todos los aspectos fundamentales del viaje todavía en ciernes. Por ello: ruta, escalas, plan general de travesía, apoyos, equipo, bastimentos, etcétera, todo se sopesaba cuidadosamente, sin cabo por atar.

Y a tanto arribaron tales disposiciones que se juzgó prudente someter a los navegantes a la extracción quirúrgica del apéndice. Se sabía, valga el ejemplo, que la primera defunción ocurrida en el continente antártico se debía a un ataque agudo de peritonitis, provocado por la ruptura de esa delgada prolongación del intestino ciego. Además, existían infinidad de situaciones similares en el campo de la navegación de altura y las muertes por esta causa, tan imprevisibles como repentinas, cubrían muchas páginas de historias recientes. Ejemplo cercano en ese tiempo lo sufrió el teniente coronel ® Adrián Hayter, navegante solitario inglés, que en mayo de 1952 en pleno cruce del estrecho de Malaca, se sin-

tió enfermo con fuertes dolores abdominales, por lo que entendió que si pretendía salvar su vida, debería arribar a puerto a la mayor brevedad. Así, a duras penas logró entrar a Penang donde fue intervenido quirúrgicamente extrayéndosele su apéndice. Dos meses después ya se hallaba con su magnífico yawl, el SHEILA II, con rumbo a Australia, cerrando una etapa de su circunnavegación terrestre.

Por ello la apendicectomía conformaba una necesidad considerada inevitable por los estudiosos para la navegación de aquellas horas, atento a la circunstancia de que en determinadas piernas no existía la posibilidad de que frente a un súbito ataque de dicha afección, se hallara un auxilio medianamente cercano. De esa forma, el 7 de noviembre de 1958 se procede a efectuar las intervenciones, dividiéndose el grupo en dos tandas: primero entrarían al quirófano Cámpora, Firpo y Nader y luego Costa y Avilés.

Así, en esta jornada que se consideraba como una etapa preparatoria más en el hilo conductor hacia lo deseado, se produce la trágica muerte del alférez de navío Adolfo Cámpora, dejando a todos los presentes bajo una terrible sensación de dolor y estupor que embargaba las almas ante la desaparición física de un hombre joven, pleno de vigor y lleno de vida, en el mismísimo instante en que se hallaban cruzando el umbral del viaje anhelado.⁽³⁾

Pero, este golpe brutal del Destino, lejos de sumir en la desazón a sus camaradas, se transformó en una fuerza espiritual incommovible, asentada en esos instantes sobre el sufrimiento ocasionado por tan irreparable pérdida. Quedaban ahora frente al hecho consumado solo tres nautas, ya que el alférez de navío Avilés, por expresas razones personales, resigna su participación en la empresa.⁽⁴⁾

Entonces, basados en este holocausto y para honrar de la forma más clara la memoria del compañero fallecido, se resuelve bautizar el yate con el nombre de aquel, que en alma y espíritu los acompañaría en su cruce por las aguas oceánicas.

Nació el ALFÉREZ CÁMPORA, simplemente un gran capítulo de nuestra historia naval, en un momento donde al fin se recibe la autorización del Mando superior. La batalla se había ganado.

Pero había que consumir favorablemente un paso previo: dadas las preocupaciones encaradas frente al hecho de que se dudara que tres hombres pudieran hacerse cargo de un velero en navegación de altura- ocho hombres era la tripulación normal de un crucero oceánico con un velero de esta envergadura-, se decide librar una prueba final en alta mar bajo la responsabilidad del capitán Pérez, cuya palabra sería definitiva.

El crucero de marras se realiza uniendo Buceo con Florianópolis entre el 8 y el 28 de septiembre de este año de 1959. Durante varias singladuras los tres nautas van conformando una tríada perfecta, afrontando contingencias muy variadas que son cerradas con una exacta y hasta notoria regularidad técnica. Más parecen veteranos en estas lides de la vela que novatos y todos sus movimientos a bordo son adecuados y muy acordes con el mal tiempo que los acosa en este viaje; por lo demás, todo un hecho afortunado pues ello les significa que su actuación quede libre de dudas. Y a tanto llegó el embate de la mar que hubo que recalar forzosamente en el siempre complicado puerto de Rio Grande. Resultado: excelente en todo sentido pues las condiciones marinerías del yate quedaron a luz, siendo acordes al sentido material para el que había sido construido. Magnífica jarcia de labor cuyo sencillo manejo lo hacía

potable para sus tres únicos tripulantes, mientras sus velas cuchillo conformaban un esquema vélico que posibilitaba ganar barlovento con presteza. El ALFÉREZ CÁMPORA asumía condiciones de navegación como para mantener cursos con vientos de través con una estabilidad apropiada, mostrando que el diseño de su casco- que a simple vista parecía que lo hacía resistente al deslizamiento y por ello un buque lento-, en realidad congeniaba perfectamente con su velamen. Y el estado del mar en dicho crucero había probado que las bordadas del yate mostraban a toda una impecable embarcación de altura.⁽⁵⁾

Capítulo aparte representa todo el esquema logístico que supuso encarar la empresa en su conjunto que llevaba sobre sí exigencias materiales de difícil superación, tanto para la institución como asimismo los involucrados. Por ello, en ese típico sentido particular de los uruguayos, un grupo de compatriotas se aunaron para colaborar en los esfuerzos para crear un sistema de apoyo a la empresa. De tal forma se juntaron las iniciativas oficiales con las diversas instituciones culturales y deportivas, que encabezaba el Yatch Club Uruguayo. Así se racionalizaba todo en el marco del bautizado “Comité Pro- Viaje alrededor del Mundo”, bajo la dirección del capitán de navío José Miguel Álvarez, director de la Escuela Naval en la época en que Nader, Costa y Firpo fueron aspirantes. De tal forma durante los tres años del periplo este sería el pedestal sobre el que se asentaría la derrota del yate en su circunnavegación terrestre.

EL VIAJE

El domingo 31 de enero de 1960 se produce la partida del ALFÉREZ CÁMPORA desde el puerto del Buceo, con la presencia de un gran gentío en rambla e instalaciones

del Yatch Club Uruguayo. En ese sentido, la mediática obtenida había rendido frutos de cara a lo que suponían aquellos tiempos notables. Y la misma ceremonia de despedida - a cargo del entonces Ministro de RREE, el teniente de navío Homero Martínez Montero y del Inspector General de Marina, contralmirante Víctor Dodino-, había significado un evento inusual para muchos compatriotas lejanos al mundo marino por el espectáculo que les dio aquella revista naval que se perdió poco a poco sobre el horizonte rumbo al Este.

Todo se hallaba estudiado hasta lo más mínimo y nada había sido dejado atrás, ya que se jugaba el prestigio de muchas cosas cuyas concreciones eran el resultado del sacrificio. Se confiaba que todas las piernas del periplo tuvieran una derrota tal cual lo establecido, aunque las dificultades, que no se podrían obviar, se radicarían en una denominada “zona oscura” que correspondía a las travesías de los océanos Pacífico e Índico, teatros muy alejados de los medios nacionales, con el inconveniente que suponía una casi total incomunicación, no solo por lo remoto de esas zonas, sino por la absoluta carencia de relacionamiento que nuestro país tenía con dichas tierras.

Pero todo había sido cerrado y se juzgaba que el yate lograría repasar esas aguas tan lejanas en algo más de una tercera parte del tiempo de viaje.

Las probables escalas a tomar se efectuarían en Florianópolis, Rio de Janeiro, Recife, Belem, Georgetown, Puerto España, La Guaira, Colón, Balboa, Islas Galápagos, Islas Marquesas, Tuamotu, Tahití, Bora Bora, Pago Pago, Suva, Guadalcanal, Lae, Islas Admiralty, Burú, Islas Célebes, Yakarta, Colombo, Adén, Port Sudán, Safaga, Suez, Alejandría, Rodas, Iraklión, Pireo, La Valetta, Capri, Anzio, La Spezia, Portofino, Génova, Mónaco, Saint

Tropez, Marsella, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Gibraltar, Islas Canarias, Dakar, Recife y Río de Janeiro. Todo se hallaba estudiado muy a fondo por lo que la confianza se sostenía, aunque notoriamente las circunstancias propias a las zonas por donde se iba a cruzar se harían sentir en todos los casos, en su logística, en las comunicaciones y en la virtualmente absoluta carencia de contactos que el país tenía en esos teatros tan remotos. Por ello son infinitas las anécdotas que se subrayan justamente en lugares tan remotos como la Polinesia, donde casi nada se conocía del Uruguay, por lo que Nader, Costa y Firpo debieron extremar sus capacidades comunicativas y asimismo sus escondidos recursos de toda índole ante ocasiones propias a cada inusual momento.

A su vez, mediante una regular conexión inalámbrica que varios infatigables radioaficionados uruguayos mantenían entre el yate y el susodicho Comité de Apoyo, se tenía una mediana idea de por que lares cruzaba el ALFÉREZ CÁMPORA, mientras dichos contactos también pasaban a la prensa oral y escrita las vicisitudes de nuestros tres marinos.⁽⁷⁾ Y es del caso señalar que poco a poco a medida que el buque se alejaba más y más del país, las informaciones periodísticas aflojaban su presión mediática y solo aquellos vinculados en forma directa se hallaron al día en lo que al curso del yate se debía. En aquel caso los clubes de radioaficionados compatriotas habían logrado trenzar una cadena de colegas en casi todas las latitudes, y fueron los emisores de ecuatorianos, peruanos y chilenos los que contactaron al yate con Montevideo, mientras este se hallaba navegando el Pacífico y asimismo entrando incluso en el Índico. Sin esta colaboración hubiera sido casi imposible el contacto permanente con el ALFÉREZ

CÁMPORA por razones técnicas de aquellos medios de época. Incluso vale señalar que, desde el segundo mes del viaje, se tenía un contacto virtualmente diario con la poderosa radioemisora del transatlántico de bandera argentina RÍO JACHAL cuyo operador-, Ruben Compani, se transformó en algo mas que un nexo entre Montevideo y el yate, en un dilecto amigo rioplatense al cual, al cabo de todo, se le deberían infinidad de gauchadas. Y así el RÍO JACHAL-que operaba entre Europa y el Plata-, fue nombrado por los tres nautas orientales, en el marco de una larga conferencia inhalámbrica en la que no faltó algún verso de Martín Fierro, como buque madrina del ALFÉREZ CÁMPORA.

En este menester, dentro del cúmulo de historias de cada singladura, mientras la roda del yate cortaba las rutas que antaño habían navegado Magallanes, Elcano, Malaspina, Bougainville y Cook, hubo situaciones que bien pudieron ameritar el final de todo el periplo a causa de infinidad de factores que eran propios a lo remoto de su posición.

Quizás el momento más dramático del viaje se vivió en las mismísimas antípodas de nuestro Uruguay, cuando el ALFÉREZ CÁMPORA había traspasado las 20.000 millas navegadas desde Buceo y se hallaba en la pierna entre Balí y Yakarta. Lo cierto es que la falta de vientos, las corrientes y una falla del motor hicieron que el yate derivara hacia los cercanos arrecifes de Punta Pasir y pese a lanzarse las dos anclas, estas garrearón de inmediato por la escasa consistencia del fondo arenoso y asimismo el anclote de emergencia también fracasó y el velero embicó en la grava costera. Para fondear se usó el pesado cajón de herramientas, atado a un cable y este artilugio salvó al velero de su perdición.

Estaban en un país totalmente extraño, que para colmo se hallaba en estado de guerra con Holanda a causa de la inconclusa cuestión de Nueva Guinea. Ello había sido percibido por los tres marinos en la anterior escala en las islas Célebes, donde se advirtió cierta frialdad en el trato con las autoridades locales.⁽⁸⁾

La situación no podía ser mas triste y parecía, dadas las razones de tamaño caso, que el final de todo era posible. La carencia de dinero, las dificultades idiomáticas, la pérdida de valiosos enseres y, lo más grave, la permanencia en una tierra hostil a todo lo occidental, hacía creer en lo peor.

Pero algo increíble sucedió repentinamente pues surgió la marina indonesia que prestamente se encargó del salvataje y reparaciones del yate en el marco de las más cordiales atenciones. Menuda sorpresa: ¿qué había pasado en el interin?

Cosa por demás extraordinaria; el mismísimo presidente Ahmed Sukarno se encontraba de visita oficial en Montevideo, al otro lado del mundo. Inmediatamente su colega uruguayo, don Eduardo Víctor Haedo⁽⁹⁾, con su reconocida labia, le comentó que un buque de nuestra marina de guerra se hallaba sufriendo un grave percance en aguas de su país. De tal manera, gracias a esta ayuda se repara plenamente el velero y asimismo, dado lo que ahora se enfrentaba: el cruce del océano Índico, se decide repostar en Yakarta hasta el día 15 de junio, fecha de inicio de una de las piernas más largas del periplo, hasta Colombo en la isla de Ceylán.

Y estas más de 2.000 millas configuraban todo un desafío y la prolongada estadía en Indonesia sirvió, entre otras cosas no menos importantes, para que llegara una partida de dinero desde Montevideo pues los gastos que inicialmente se calculaban en unos 300.000 pesos de la época, se ha-

llaban sobrepasados por la realidad. El benemérito Comité velaba por el ALFÉREZ CÁMPORA y es de señalar que, dentro de su organigrama, se contaba con remesas monetarias de infinidad de empresas y particulares. Capítulo aparte marcaban las donaciones de grupos de personas radicadas en Cerro Largo y Paysandú, las “patrias chicas” de Costa y Firpo, que se hacían presente organizados en comités locales con el invalorable aporte de la prensa de dichos departamentos.

En este trance los tres marinos lograron cerrar un espacio definitivo del viaje cuando arriban a la tropical Taprobana, la actual Sri Lanka, marcada con simbólicos trazos en la cartografía medieval. La navegación fue bastante apacible por falta de vientos en algunas de las 29 singladuras recorridas hasta embocar Colombo. Un paso más hacia aguas occidentales; aunque aún restaría la pierna que cortaba el Mar Arábigo, un teatro oceánico denominado, por los pretéritos navegantes portugueses, con el poco amable término de “cocina del mundo”.

Afortunadamente la estadía en Ceilán había sido muy provechosa pues se recibió un alud de correspondencia, cajones de víveres, yerba mate, tabaco, corned beef, mientras CX8 Radio Sarandí, el RÍO JACHAL y varios radioaficionados también se hicieron presentes en los radios. En Colombo ya se hallaban las dos velas de dacrón compradas en Inglaterra por la firma Dodero, un elemento imprescindible.

A esa altura se convenía que los estudios efectuados en los momentos previos al viaje habían sido correctos en todo sentido y las previsiones rendían sus frutos, más aún ahora que los esperaba la pierna más larga del periplo: hasta Adén en la boca del Mar Rojo. Se iba a tomar las rutas establecidas por los Pilots Charts para los vele-

ros, pues se debería tirar un poco hacia el continente africano, ya que el cruce directo del mar Árabe se consideraba arriesgado a tenor de sus sistemas de vientos y su fragua constante de temporales: los monzones de tan famoso historial. Unas 3.000 millas en total.

Desde el 30 de agosto al 8 de octubre, en que se fondea en Adén, el ALFÉREZ CÁMPORA cruza esta porción del Índico, en una de las navegaciones de más bajo promedio de todo el periplo. Se habían navegado 25.000 millas desde Montevideo.

Ahora restaba ascender por el Mar Rojo hacia el Mediterráneo efectuando algunas escalas en puertos de la región la que, como todas las piernas, mostraba perfiles propios, como la no muy remota posibilidad de toparse con algunos piratas, así como las dificultades inherentes a las situaciones de corte bélico que se sufría. Adén, todavía bajo control británico⁽¹⁰⁾, se hallaba bajo constante ataque del nacionalismo árabe, mientras aguas arriba Sudán, Jordania y Egipto permanecían en estado de guerra con el estado de Israel. Cerca de un mes permanecería el yate en esta ciudad de la península arábiga.

El 3 de noviembre se aparece de Adén y se repasa el estrecho de Bab El Mandeb rumbo a Port Sudán donde se fondea el jueves 9. Con estas 740 millas se cumplía buena parte del paso por el Mar Rojo, un verdadero santuario histórico para la navegación árabe.

“Si soportamos un permanente mal tiempo, también es cierto que desde Adén a Port Sudán (vientos de fuerza 5 y 6 mar gruesa), no nos inquietó mayormente puesto que siempre fue de popa, y por el contrario, nos ayudó a cumplir muy buenas singladuras.”⁽¹¹⁾

El miércoles 15 de noviembre el ALFÉREZ CÁMPORA aparece hacia el N. en

busca de Sharm El Sheik y los accesos al golfo de Suez, pero el tiempo empeora con fuertes vientos y mar muy arbolada, cosa que obliga a una recalada forzosa en el puerto egipcio de Safaga el día 23. “A las 15 a través de la baliza situada en la punta norte del puerto pasamos bordeando arrecifes y bordeamos entre una isla y tierra rumbo al atracadero. Fue en esas circunstancias que soportamos los momentos más angustiosos; el viento soplando con mayor intensidad y nosotros bordeando con el motor a fondo, trinquete y mesana con rizos, en un canal de 300 metros de ancho y totalmente rodeado de arrecifes.”⁽¹²⁾

Como se ve el Mar Rojo se dejaba sentir y recién tres días después se logra hacerse una vez más a la mar, aunque con la persistencia de malas condiciones climáticas, con un viento de través que obligaba a bordear continuamente, nada menos que en un teatro de aguas que era repasado por grandes y pequeñas embarcaciones de todos los tipos: la cercanía del canal. Por ello el 29, con el barómetro en baja y con soplos muy fuertes del NW. se entra por algunas horas en el pequeño puerto de Abu Zenima, sobre la costa este del Sinaí. Finalmente el domingo 1 de diciembre el yate echaba el ancla en Suez. Hasta el momento iban 27.229 millas recorridas.

“Luego de una larga navegación deseábamos un puerto para descansar, reponer víveres y disfrutar de las comodidades de tierra. A nuestro arribo a Suez terminaron para nosotros los castigos físicos impuestos por la navegación, pero comenzaron los castigos psicológicos. A medida que transcurren las horas y efectuamos los contactos con las autoridades portuarias, comienzan las limitaciones de toda especie, desde la libertad de trasladarse de un lado a otro, hasta el control del dinero que se lleva en el bolsillo.”⁽¹³⁾

Egipto venía de ser invadido en 1956 por las fuerzas coaligadas del Reino Unido, Francia e Israel, por lo cual el estado de guerra seguía decretado y en el horizonte no surgía nada que señalara la más mínima posibilidad de solución, ya que el mismo estado de la situación internacional así lo dejaba suscrito.⁽¹⁴⁾

Se decide repasar el casco en un astillero local siendo en todos los casos muy positivo pues el embajador uruguayo, don Carlos Massames, se hace cargo de todos los enojosos trámites pertinentes, no solo en esto, sino asimismo en decenas de hechos desarrollados en los días vividos en país tan convulsionado. El 26 de diciembre de 1961 el ALFÉREZ CÁMPORA inicia el cruce del canal y cuatro días después se ancla en Alejandría. Estaban ya en aguas del Mediterráneo, cosa que significaba un sin fin de cosas positivas siendo la más importante el hallarse en un teatro de aguas donde se obtendría mayor cobertura, lejos de tierras conflictivas. Además, las representaciones compatriotas ahora estaban a mano en el sentido más amplio y, cosa importante, las marinas europeas sin duda aportarían elementos de apoyo en todos los puntos donde el yate echara su ancla.

La legendaria isla de Rodas, donde se arriba el 19 de enero, marcaba el importante hecho de consumarse dos años de travesía, 27.888 millas desde Montevideo; y quizás el pensamiento general señalaba que se habían cumplimentado las piernas más notables de toda la aventura. Tanto el buque como específicamente sus tripulantes habían transformado el periplo en algo exitoso, a despecho de algunas críticas, cosa plenamente satisfactoria pues también conllevaba el triunfo de la formidable gestión del Comité compatriota que, a la distancia, velaba por la concreción del viaje.

De allí en adelante, desde Grecia a España, todo el Mediterráneo sería cruzado por el yate en una travesía que ahora, simplemente, carecía de los enojosos contenciosos vividos en el pasado reciente en teatros muy lejanos a la patria. Es que, en estas aguas europeas, no solo los hombres del ALFÉREZ CÁMPORA iban a gozar de la asistencia de nuestros diplomáticos y los medios generosamente prestados por las marinas de guerra anfitrionas, sino que la profusión de entidades deportivas de la vela que existían en el denominado “ombbligo del mundo” - este mar interior que había presenciado el nacimiento de la civilización occidental-, aportarían una asistencia ejemplar en todos los terrenos imaginables. Resulta muy señalado, en las crónicas escritas por los marinos, que la vida social a que fueron sometidos en El Pireo, La Valetta, Nápoles, La Spezia, Génova, Mónaco, Saint Tropez, Marsella, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga y Gibraltar, por clubes, instituciones y muchos compatriotas residentes en el Viejo Mundo, los condujo hacia un modelo totalmente inusual para aquellos años, dado que el ALFÉREZ CÁMPORA se había convertido en un embajador flotante de la República; algo que hoy está cumpliendo con creces el velero escuela CAPITÁN MIRANDA. Y la enorme resonancia mediática que obtuvo el yate en su navegación mediterránea con la publicación de decenas de reportajes en periódicos y revistas de las más diversas especializaciones, nos está señalando un hecho que no debe ser olvidado.

Gibraltar, donde fueron debidamente cumplimentados por la Royal Navy, era otro punto de inflexión del periplo: hora de comenzar la vuelta a casa, no en balde, hacía 32 meses que se habían ausentado.

Las Palmas de Gran Canaria, donde se echa el ancla el 1 de septiembre, es una escala a recordar pues no solo los estaba

aguardando correspondencia y demás aditamentos enviados desde la patria, sino que se hallaba en puerto el mercante VILLA DE SORIANO, por lo cual la estancia canaria sirvió para recibir innumerables noticias de lo que sucedía allende el océano en el hogar común. 30 días después se apareja hacia Dakar, punto inicial del cruce hacia América, una pierna, casi la última de largo aliento a sostener pero que contaba con la presencia de un invitado, el periodista Carlos María Gutiérrez que los acompañaría hasta Recife.

La navegación de esta etapa sufrió las consecuencias propias a la climatología del teatro de aguas que se cruzaban. Según los “pilots charts” era este un espacio denominado “zone of the doldrums”, donde las turbulencias atmosféricas eran alternadas con las enojosas calmas chichas, de tanto historial marinerio en las gloriosas páginas de la “vieja escuela”. Si se repasaban dichas crónicas se visualizaban como infinidad de veleros, en antaño como asimismo ahora con la vela deportiva, pasaban singladura tras singladura como detenidos sobre un punto con sus trapos flácidos, sin una gota de viento. No fue una etapa fácil.

“En esta latitud de los trópicos la navegación del velero desde Dakar no ofreció problemas serios pero fue dificultada por dos hechos: una prolongada calma que se extendió por casi seis días al principio y un desperfecto del motor auxiliar, que dejó al yate fiado únicamente a su velamen y requirió un uso extremadamente prudente de la radio, al no poder usar el motor principal para recargar las baterías. Al reencontrar los vientos alisios el 26 de octubre, la navegación se hizo más acelerada pero lo que se ganó en rapidez se perdió en comodidad. Al mismo tiempo la demora causada por las calmas iniciales hizo que en los últimos días disminuyeran las provisiones y el agua.”⁽¹⁵⁾

Pero algo había cambiado desde los días del Índico y Pacífico: ahora las recepciones radiales eran continuas tanto desde Montevideo, como del consecuente radiotransmisor del RÍO JACHAL, como asimismo de emisoras brasileras y de su marina. No estaban solos.

Cuando el yate se hallaba a unas 500 millas de Recife son sobrevolados por un B-17 de la FAB, que giró varias veces sobre el velero, intercambiado saludos por radio. A su bordo viajaban varios periodistas locales señalando que los aguardaba una gran recepción en destino. Estaban cruzando la línea ecuatorial y entrando en aguas americanas y la nostalgia invadía sus almas y la magnitud de la proeza ya estaba allí, a poco de llegar.

“Estamos navegando hoy al mediodía a 285 millas de Recife. De acuerdo a la manera que venimos navegando los alisios del S. E. nos llevarán mañana a 144 millas lo que nos permitiría finalizar esta etapa en horas de la tarde del lunes”. Este radio fue enviado a Montevideo conjuntamente con el aviso que señalaba que habían cruzado la estela trazada un ya lejano día de abril de 1960. Se había completado la circunnavegación del orbe.

34.424 millas en 2 años, 6 meses y 21 días. Hasta entonces jamás un buque de bandera nacional había consumado tal hazaña.

El 5 de noviembre el ALFÉREZ CÁMPORA entra en el puerto de Recife, escoltado por la corbeta PIRAJÚ. Los muelles presentaban una emotiva visión con un notable marco de público cosa que auguraba un notable recibimiento. Apenas horas atrás, ya a la vista de las alturas norteñas, se había recibido un radio firmado por el almirante Arnoldo Toscano, jefe del distrito naval: “Brasil los espera triunfantes como si fueran sus propios hijos”.

Una semana vivida a pleno en la capital pernambucana, muy bien aprovechada tanto como los mismos brasileños juzgaron a tenor de los eventos que se efectuaron. Cuando el lunes 12, sobre el atardecer, el yate se hace a la mar, los nautas sienten que la emoción los embarga: ¡hacia la patria!

Rio de Janeiro: última escala de un periplo que entraba en la historia. La capital carioca, un domingo 25 de noviembre de 1962, recibió a los tres marinos orientales como saben los nortños: en el marco de una apabullante ceremonia que también contó entre sus filas a las madres de Nader y Costa y la hermana de Firpo, más muchos compatriotas que se hicieron presentes en los varios agasajos sucedidos en esa inolvidable semana donde el ALFÉREZ CÁMPORA fue el buque más fotografiado en toda la prensa brasileña mientras sus tripulantes permanecían como en un limbo, conscientes de que de aquí en adelante ya nada sería igual.

Domingo 2 de diciembre es el día elegido para la partida hacia el Río de la Plata. Atrás quedaba el recuerdo de jornadas inolvidables en el entorno de lo que habían sido todas las vivencias enmarcadas en las arribadas que el yate había hecho en esos dos años y pico de viaje. Y no solo lo anterior, por popa quedaban el Pacífico, el Índico, el Mediterráneo y el Atlántico, miles de millas y centenares de singladuras tomadas con buenos y malos vientos, con calmas y formidables tormentas, mientras bajo la quilla del yate desfilaban las grandes fosas abisales oceánicas y la bandera nacional tremolaba al sol o a la oscuridad de las noches. Aguas que nunca habían visto la enseña del sol y las nueve franjas, puertos de nombre desconocido que solo traían consigo el recuerdo de antiquísimas hazañas de la náutica. 36.000 millas portando sobre este querido casco el nombre del cuarto tripulante, aquel inolvidable cama-

rada cuyo destino los había marcado para siempre y cuyo espíritu los acompañaba.

Singladura tras singladura el ALFÉREZ CÁMPORA se arrimaba a la patria. A esa altura Costa, Nader y Firpo se asomaban por la borda clavando sus ojos en las aguas, buscando ver en cualquier momento ese cambio de color característico del “río como mar”.

El martes 11 de diciembre entran en nuestras aguas territoriales y es seguro que los nautas, ya concientes del peso de su hazaña, tendrían una idea cercana de lo que los aguardaba en el país. Las emisiones radiales así lo decían: Uruguay esperaba a sus marinos en un clima de fiesta.

Luego, navegando ya por sobre la meridiana del cabo Santa María, se va a dar uno de los momentos más señalados de todo el viaje pues comienzan a ser visibles poco a poco hacia el O. sobre la línea del horizonte, los altos mástiles de los dos galgos que conformaban, así, la vanguardia de la bienvenida a la patria.

¡El URUGUAY y el ARTIGAS! Imaginamos la intensa emoción vivida en esos instantes en aquellos tres buques; y muy en especial en la mente de los nautas, mientras ambos destructores navegaban en torno al yate en varios círculos, tocando sus sirenas y cubriendo el ambiente los gritos estentóreos de todos los felices mortales que tuvieron la fortuna de ser espectadores de tan grato momento para la Armada.

Sábado 16; Costa, Nader y Firpo pisan suelo nacional en el puerto de Punta del Este, primer tiempo de los eventos organizados para su recibimiento. Se conocía que Montevideo los aguardaba con un notable despliegue multitudinario, hecho que los llenaba de emoción no exenta de tensión. Pero aquí en los lares fernandinos nada quedó atrás y en realidad fue un adelanto de los que los esperaba en la capital. Agasajos, reportajes, visitas de familiares y amigos,

eventos que en pocas horas dijeron a los nautas que su triunfo era de todos.

Domingo 17; toda la fuerza de mar se halla en el río frente a Montevideo así como decenas de embarcaciones de todo tipo que se han resuelto a observar cómo el ALFÉREZ CÁMPORA gasta las últimas millas de su periplo. A las 11 horas el yate detiene su andar a pocos metros de Punta Gorda, arrojándose una corona floral a las aguas en homenaje a los caídos, sentido recuerdo para aquel que dio su nombre al velero. Luego a su última escala: Buceo, donde sobre las 11,40 se traspone su boca poniendo pie a tierra los nautas, desarrollándose la ceremonia oficial prevista en el entorno de una multitud que copa las ramblas, mientras aparatos de la aviación naval evolucionaban sobre el gentío. Apabullante: las condiciones del tiempo eran muy malas, pero miles y miles de montevideanos se hallaban presentes, espectadores de la feliz culminación de un sueño.

CONCLUSIÓN

“La fe es la fuerza de la vida”

Tolstoi

Sin duda alguna, pese a la entidad de lo vivido en la víspera, el lunes siguiente resultó ser una jornada de gloria para los nautas con la recepción en la Casa de Gobierno por el Consejo Nacional de Gobierno a pleno; la ofrenda floral al general Artigas en la Plaza Independencia y enseguida el lento desfile por una avenida 18 de Julio colmada de un público que nada calló, bajo el palio multicolor del confetti y los pañuelos de una multitud solo vista en los festejos de Maracaná. Y la llegada a la Explanada Municipal, donde al fin reciben el homenaje del Arma en una vibrante parada, representa la solemnidad de un he-

cho que, en su hora, significó bastante más que una lid librada en los avatares de la navegación.

En ese menester este fue un capítulo a todas luces inolvidable pues, sin quizás, el logro cardinal del ALFÉREZ CÁMPORA fue dado en esta misma jornada al haber sumergido a todo el país en los festejos de un hecho naval, algo que nunca más se viviría. Y aquí recae el mayor logro deducible por la entidad de tan multitudinario evento.

Y sin duda existen otros ítems a tratar pues si parafraseamos a Schopenhauer y su definición decimonónica de que siempre la voluntad es la espina dorsal del espíritu, hallamos que todo fue una victoria generacional enmarcada en un viaje de circunnavegación que obró como una suerte de impelente para que buena parte de la sociedad entendiera que el mar no se hallaba a sus espaldas.

En el marco reducido de los resultados esenciales del periplo, la gesta del ALFÉREZ CÁMPORA debe ser recordada no solo ya como una hazaña deportiva, de la tenaz imposición del hombre ante un medio hostil, sino evidentemente como algo inherente a un triunfo de la primera virtud humana que solo brinda la fe, esa sustancia de las cosas que se esperan, que en el preciso caso de aquel ensueño nacido en las aulas de la Escuela Naval, fue la demostración de que todo se puede si se encamina por la senda donde la seriedad y el criterio se vea unido a la suprema voluntad de consumir algo que para muchos parecía una mera utopía.

NOTAS

1) GUTIÉRREZ Carlos M. “Una epopeya uruguaya; la travesía del ALFÉREZ CÁMPORA”. El País. Montevideo. 2000. página 29.

2) Entre 1786 y 1787 la fragata española ASTREA al mando del capitán de navío Ale-

jandro de Malaspina, circunnavegó el orbe. El tercer oficial era el oriental Francisco Xavier de Viana, hijo del primer gobernador de Montevideo y egresado de la escuela de guardiamarinas de Cádiz: “el primer uruguayo que dio la vuelta al mundo”.

3) Según nos lo indica el Dr. Milton Rizzi, miembro de la AUHMF, esta “muerte anestésica” provocada por una fuerte depresión respiratoria, en esa década del siglo pasado, se daba una cada 2.800 intervenciones. En la actualidad, con los medios que se disponen, esta cifra ha bajado a una defunción cada 30.000 operaciones.

4) Lo cierto es que Costa no pasó por el quirófano. Fue operado recién en el año 1988.

5) El astillero De Vries de Ámsterdam se especializaba desde hacía décadas no solo en la construcción de yates de lujo, sino de competición. Muchos de los veleros botados por este reconocido astillero participaron con variada fortuna en las diversas regatas del noratlántico, como la American Cup Race o la archifamosa de Cowes, entre otras no menos importantes.

6) En realidad estos fueron los puertos donde recaló el yate. Pero se debe tomar nota de que los tripulantes tenían expresa libertad de recalar forzosamente en cualquier punto. Ello sucedió en alguna de estas oportunidades.

7) Sin duda fue el radioaficionado don Ramón Mir quién más estuvo, a toda posible hora, en contacto con el yate.

8) En 1963 Indonesia invadió la mitad occidental de esta gran isla. La otra parte se hallaba administrada por Australia.

9) A la sazón presidente del Consejo Nacional de Gobierno.

10) En 1967 Adén lograría su independencia.

11) Gutiérrez Carlos, M. Página 181.

12) *ibídem*. Página 185.

13) *Ibídem*. Página 189.

14) Pocos años después, en la llamada “guerra del los seis días”, Israel invadiría el Sinaí, clausurando la navegación por el canal de Suez, hasta su posterior reapertura en 1975 con los tratados de Camp David.

15) Gutiérrez Carlos M. Página 287.

ANEXO

Navegantes solitarios: breve cronología de algunos de estos eventos.

Primer solitario conocido. 1849. J. M. Cronston, EEUU. De Boston a San Francisco por Magallanes. Balandra TOCCA.

13.000 millas en 226 singladuras.

Primera travesía atlántica de un solitario. 1876. Alfred Johnson. EEUU. De New Scotland a Gales. Doris CENTENNIAL. 46 singladuras.

Primera travesía del Pacífico de un solitario. 1882-1883. Bernard Gilboy. De San Francisco a Australia sin escalas. Recogido por falta de víveres. Goleta PACIFIC. 162 singladuras.

Primera circunnavegación en solitario. Joshua Slocum. Canadá. 1895-1898. De Yarmouth a Newport. Cúter SPRAY. 3 años menos 4 días.

Primera travesía atlántica a remo. J. Harbo y O. Samuelson. Suecia. 1896. De Nueva Cork a Cornualles. Ballenera RICHARD FOX sin aparejo. 55 singladuras.

Solitario sin dedos. Howard Blackburn. Canadá. De Gloucester a Gran Bretaña. 1899. Cúter GREAT WESTERN por el mismo construido. 61 singladuras.

Circunnavegación en solitario por Panamá. Harry Pigdeon. EEUU. 1921-1925. De Los Angeles a Los Angeles. Sea-bird ISLANDER. 3 años, 11 meses y 13 días.

Circunnavegación en solitario de Este a Oeste. Alain Gerbault. Francia. 1924. Cúter FIRECREST. 6 años y 3 meses.

Circunnavegación en solitario. Dwigh Long. EEUU. 1938. Queche IDLE HOUR. Más de 6 años.

Circunnavegación en solitario de Oeste a Este por el hemisferio austral en cuatro etapas. Vito Dumas. Argentina. 1942-1943. Del Buceo al Buceo por los 40°. Queche LEGH II sin motor. 20.600 millas.

Circunnavegación de Este a Oeste. Francis Chichester. Reino Unido. 1966-1967. Queche GIPSY MOUTH con motor. 274 singladuras.

Circunnavegación en solitario. Julio Villar. España. 1968. Yate MISTRAL. 4 años.

ALFÉREZ ADOLFO CÁMPORA

Carlos María GUTIÉRREZ

El Alférez de Navío Cámpora Gastelú nació en Montevideo el 27 de febrero de 1932, falleciendo trágicamente el 7 de noviembre de 1958 a la edad de 26 años, a causa de un accidente quirúrgico, cuando se preparaba para realizar una navegación alrededor del mundo en el velero que luego, en su memoria, llevaría su nombre.

El Alférez Cámpora era hijo de Adolfo Cámpora y Elida Gastelú, oriundos ambos del Departamento de Salto y descendientes respectivamente de inmigrantes italianos y vascos españoles.

Sus padres, luego de su casamiento, se trasladaron a residir en Montevideo, donde con el tiempo nacieron tres hijos: Fernando, Adolfo y Mario.

Su niñez junto a sus hermanos, transcurre en un hogar donde desde pequeños recibieron una educación con firmes principios morales. Su padre, de ejemplar conducta, repartió su vida entre su hogar y su trabajo y su madre, de una extrema bondad pero de firmes principios y una gran fe católica, supo transmitir a sus hijos las normas de conducta que regirían la vida de ellos en el futuro.

Cursó sus estudios en uno de los mejores colegios de Montevideo, aprobando todos los cursos sin inconvenientes.

Durante su niñez, fue un asiduo lector de libros de aventuras y libros de viajes de

los grandes navegantes, por que evidentemente llevaba en su espíritu el amor al mar y a las aventuras.

En el año 1948, se presenta al concurso que se realiza en la Escuela Naval, para ingresar en la misma, obteniendo una de las 33 vacantes disponibles, de entre un total de más de 300 aspirantes.

Desde su ingreso como aspirante a Oficial de Marina, demostró una firme personalidad, un estricto sentido de justicia y una tenacidad que se ponía de manifiesto en todas sus actividades, incluyendo la deportiva, en la cual se destacaba.

Supo conquistar el cariño y el respeto de todos sus compañeros, y su carácter alegre hacía que permanentemente les hiciera bromas, algunas de las cuales debían soportar estoicamente.

Durante los cinco años de su permanencia en la Escuela Naval, fue un buen estudiante teniendo año a año, éxito en todas las materias en que debía rendir examen. Desde el punto de vista deportivo, su espíritu de lucha y tenacidad lo llevaron a contribuir notoriamente a que su escuela triunfara en competiciones con otras instituciones, siendo el mejor nadador de crawl de su equipo.

Desde niño demostró tener un espíritu valiente y arrojado. A los 9 años cuando en un terreno próximo a su casa, estaba



jugando con su hermano Mario de 5 años, y otros niños, por causas propias de sus juegos, se prendieron fuego unos pajonales, por lo cual todos los niños salieron corriendo para ponerse a salvo. Al darse cuenta que su hermanito no estaba entre ellos, penetró nuevamente en los pajonales y lo rescató sin que el pequeño tuviera daño alguno, habiendo él sí sufrido algunas quemaduras.

En el año 1953, egresa de la Escuela Naval como Guardiamarina, yendo a prestar servicios a una Unidad de la Marina. Posteriormente en el año 1955 viaja a Estados Unidos a bordo de un destructor y realiza cursos de especialización, permaneciendo allí durante varios meses.

De regreso en Uruguay pasa a desempeñarse como oficial de la Corbeta ROU Maldonado.

En 1956 estando en ese destino, integra el grupo de jóvenes oficiales que gesta la idea de dar la vuelta al mundo en un velero. A partir de dicha idea, comienzan a reunirse periódicamente para estudiar la factibilidad de ese proyecto. En la medida que avanzan dichos estudios, aumenta también el entusiasmo de estos oficiales, haciéndose notar la influencia de temperamento del Alfárez Adolfo Cámpora en el grupo, influencia que se incrementó aún más después de su fallecimiento, en los compañeros que realizaron el viaje.

Luego de haber adquirido el velero “Achernar” en el cual harían el viaje alrededor del mundo, el Mando Naval, autoriza a los cuatro oficiales que realizarían dicho viaje, a prestar allí, servicio permanente a efectos de trabajar en su acondicionamiento.

Es interesante destacar que estos cuatro oficiales provienen de familias del interior del Uruguay con iguales raíces: inmigrantes italianos, españoles, vascos y portugueses y que ninguno de ellos tiene familiares directos en Uruguay, que hallan cumplido actividades relacionadas con el mar.

En la circunstancia en que comienzan a vivir los cuatro juntos en el barco, se pone de manifiesto una vez más el temperamento del Alfárez Cámpora, su tenacidad para el trabajo, su espíritu de lucha, su alegría y todo lo que él sabía transmitir a quienes le rodeaban.

Se tomaron toda clase de previsiones a efectos de que el viaje proyectado terminara exitosamente.

Entre las mismas, además de un curso de Primeros Auxilios impartido por un médico de la Marina, y un importante botiquín con equipos apropiados para hacer frente a emergencias de posibles accidentes o afecciones de la salud y dado que en las derrotas trazadas había etapas de larga duración, en las que no se podía contar con apoyo médico de ninguna forma, se decidió, como precaución, que todos los integrantes se extirparan el apéndice.

Este hecho trae como consecuencia el trágico desenlace en que perdiera la vida el Alfárez Adolfo Cámpora, cuando le realizaron dicha intervención quirúrgica.

A partir de ese momento, el viejo velero “Achernar” pasaría a llamarse en su honor, “Alfárez Cámpora”, ya que él había dado la vida por un ideal y desde la eternidad participó de la magnífica gesta.



DE “ACHERNAR” A “CÁMPORA”: EL ASPECTO SANITARIO DE LA HISTORIA

Alicia María FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ



Doctor en Medicina – Facultad de Medicina (UdelaR). Pediatra – Escuela de Graduados – Facultad de Medicina (UdelaR). Especialista en Cuidados Intensivos de Niños – Escuela de Graduados – Facultad de Medicina (UdelaR). Magíster en Emergencia y Cuidados críticos pediátricos – Universidad Autónoma de Madrid. Diplomada en Docencia Universitaria. UCUDAL. Profesor Adjunto de Cuidados Intensivos de Niños – Facultad de Medicina (UdelaR). Profesor Adjunto de Clínica Pediátrica – Facultad de Medicina (UdelaR). Coordinador Asistencial Unidad de Cuidados Intensivos de Niños – Sanatorio Cantegrill-Maldonado. Pediatra de la Unidad de Cuidados Intensivos de Niños de la Asociación Española Primera de Socorros Mutuos. Coordinadora General de las Maestrías del Centro de Ciencias Biomédicas (UM). Ha escrito múltiples trabajos vinculados a su especialidad, publicados a nivel nacional y en el extranjero, algunos de los que han sido galardonados. Desde diciembre de 2009 ocupa el cargo de Presidente de la Sociedad Uruguaya de Pediatría. Recibió Mención por el cuento “Esperanza”, presentado al concurso realizado con motivo del 80º Aniversario del CLUNA.

Se buscan hombres para viaje peligroso por mar. Sueldo bajo. Frío intenso. No se asegura retorno con vida. Honor y reconocimiento en caso de éxito “.

Sir Ernest Shackleton (1914)

En los albores de 1960, año en que John F. Kennedy ganara las elecciones presidenciales de los Estados Unidos de Norteamérica transcurría el segundo año de la guerra de Vietnam; una ráfaga de viento huracanado destruía el mayor dirigible del mundo, el ZPG- 3W; Piccard y Walsh alcanzaban con su batiscafo la fosa de las Marianas de 10.916 mts de profundidad; Francia hacía estallar su primera bomba atómica en el Sahara y se producía el mayor terremoto en la historia de Chile con una magnitud de 9.5 en la escala Richter; tres intrépidos marinos uruguayos, comen-

zaban a bordo de un barco velero, una circunnavegación que los llevaría 2 años y 11 meses, alrededor del mundo.

Eran poco más de las 5 de la tarde de una soleada tarde de junio, cuando llegué a la casona de la avenida 19 de abril en el Prado, con la inquietud propia de quien va a hacer una entrevista a alguien importante, sin ser experto en el tema.

Algunos días antes, había concertado esa reunión telefónicamente, con uno de los hacedores de aquella epopeya, el Capitán de Navío Carlos Costa, quien sobrevivió a sus compañeros de viaje y que hoy cuenta con 81 años de edad.

Había leído sobre él: “*es el más audaz y el de más iniciativa...magnífico atleta gimnasta..., experto tirador y aficionado a varios deportes, es también un experto en motores y radio. ...posee el carácter algo*

bravío de los pobladores fronterizos y es un individualista nato. Es el más compenetrado con la disciplina militar y afecto a veces a una brusquedad de carácter; que en el fondo, cede paso a una honda sensibilidad... “¹

Ahora, avanzaba en dirección al portón de entrada, mediana estatura, delgado, de paso seguro, no aparentaba la edad del almanaque, en él se veía el porte de quien había sido otrora un gran atleta, impecablemente vestido con ropa informal, mirada franca, sagaz, una sonrisa a flor de labios y cuando abrió la puerta, un apretón de manos firme a lo que siguió un beso de bienvenida. La inquietud y el temor que sentí al llegar, se habían disipado. Aquel hombre, uno de los audaces integrantes de la tripulación del “Alférez Cámpora”, me invitaba a pasar a su casa y a compartir sus recuerdos, ese inolvidable domingo de otoño.

Lo habíamos hablado previamente, nuestro interés era abordar lo referente al aspecto médico de la preparación y la travesía, sin embargo fue imposible no sentirnos atrapados por esa conversación, en la que los recuerdos fueron abriéndose paso, fluida y claramente, uno tras otro.

De aquellos ocho jóvenes oficiales que comenzaron a planificar el viaje, finalmente habían quedado cinco decididos a emprenderlo: Avilés, Cámpora, Costa, Firpo y Nader. Todos amaban la profesión que habían elegido. Formados en una férrea disciplina militar, miraban el futuro con entusiasmo. Sin embargo, al egresar de la Escuela, las cosas no fueron como se habían imaginado y el sueño de los destructores era para unos pocos entre los que no todos ellos se encontraban. Sin duda, hombres jóvenes, de carácter firme y entusiastas de lo que hacían, se sintieron frustrados. Luchar contra la burocracia, era muy difícil. En largas conversaciones, en las que ima-

ginaban una Armada diferente para ese Uruguay que avanzaba a pasos agigantados, se gestó el embrión de ese periplo, que vio la luz el último día de enero de 1960.

No dejaron nada al azar, todo fue perfectamente planificado, sin duda, si surgían imprevistos sería durante la navegación. Recibieron las vacunas que en esa época se exigían a los viajeros: antitetánica, antivariólica, fiebre amarilla, antirrábica y fiebre tifoidea. Se prepararon en primeros auxilios con un practicante del Centro de Instrucción de la Armada de apellido Calleriza que les sugiere otra medida preventiva: la cirugía para extirpación del apéndice. El viaje que iban a emprender era muy largo, los llevaría a lugares en los que el acceso sanitario era remoto y de esta forma evitarían el riesgo de padecer una apendicitis aguda, enfermedad de elevada mortalidad de no brindarse asistencia médica -quirúrgica oportuna. Lo piensan, consultan a varios especialistas y finalmente el Dr. Urioste, destacado cirujano, acepta la propuesta y coordina la cirugía para el 06 .11.1958 en el Hospital Central de las Fuerzas Armadas.

-Era una cirugía menor en hombres sanos y sobre apéndices sanos, no se esperaban complicaciones – recuerda Costa – la decisión estaba tomada y no se las comunicamos a nuestras familias. No tenía sentido preocuparlas. Por azar, ese día me tocó hacer guardia en el “Achernar”; Firpo, Nader y Cámpora ingresan en ese orden a quirófano tal cual fuera programado. Las cosas salen bien para los dos primeros, pero un accidente anestésico, causa la muerte de Cámpora - cambia el tono de la voz notándose un dejo de tristeza, prende un cigarrillo y continúa -, salí de la guardia sin saber lo que había sucedido y me dirigí en mi Vespa por Garibaldi hacia el Hospital, para visitarlos. En el camino me en-

contré con un amigo común, que me preguntó - ¿supiste lo que le pasó a Cámpora?, informándome inmediatamente de lo acaecido. Recuerda con afecto a su compañero y amigo. -Era un tipo magnífico, estaba sano. Lo único que nos llamaba la atención era la forma de las uñas de los dedos de las manos tal cual un “vidrio de reloj”. Nos dijeron que eso se ve en las personas que tienen falta de oxígeno en forma crónica - La forma en que hablaba traducía las dudas de quien quiere explicar un hecho inesperado y no acepta totalmente la explicación recibida, repite - Cámpora era un deportista, era un muchacho sano.

Las uñas en vidrio de reloj pueden ser variantes anatómicas normales. Es cierto que se ven en pacientes que tienen una insuficiencia respiratoria crónica, con una disminución del oxígeno en la sangre, pero en ellos habitualmente los dedos también sufren una remodelación, que recuerda los “palillos de tambor” y hay una historia orientadora que permite hacer el diagnóstico. No parecía de acuerdo a los datos que nuestro interlocutor nos aportaba, la situación de Cámpora.

Por otro lado, los actos anestésicos tienen sus riesgos y complicaciones aun cuando hoy día la seguridad de un procedimiento de este tipo es muy alta y el pasar a cuidados intensivos la regla, para quien sufre un problema en el intra o postoperatorio.

En 1958, la anestesiología recién estaba reconocida como una especialidad y los estudiantes de medicina a quienes les gustaba, se dedicaban a la práctica de la misma, formándose aquí y sobre todo en el exterior. El primer equipo anestesiológico en nuestro país estaba conformado por bachilleres, Fernández Oria, Scasso y Trilla no eran médicos recibidos, pero de todas maneras trabajaban en centros públicos y privados como anestesistas. Sin duda,

fue una época de transformación de la Anestesiología, con el desarrollo de nuevas técnicas, métodos, aparatos, equipos y agentes anestésicos. Sin embargo, el control estricto del paciente, luego del procedimiento quirúrgico, hasta el despertar, que se conoce como recuperación anestésica, no estaba establecido en aquel entonces, como lo está ahora.² Asimismo, debemos tener en cuenta que la primera unidad de cuidados intensivos de adultos nace en 1971 en el Hospital de Clínicas, 13 años después de este suceso y si bien en 1955, Uruguay sufrió una epidemia de poliomielitis y el Hospital Filtro contaba con “pulmotores” o “pulmones de acero” que permitían el apoyo para aquellos que tenían problemas ventilatorios como consecuencia de la parálisis provocada por la enfermedad, no estaba generalizado el ingreso de otros pacientes.

En el momento actual todos los autores coinciden en que los accidentes anestésicos son prevenibles en casi el 100%, con muy raras excepciones. En aquel entonces había muchas cosas que se desconocían y muchas prácticas que no estaban pautadas. La incidencia de muerte por accidentes anestésicos en 1960 era 1 fallecido cada 5.500 procedimientos, en 1980, 1 cada 10.000 procedimientos, pasando a 1 cada 300.000 procedimientos en el año 2000.^{3,4,5,6}

Es importante hacer un breve comentario sobre el procedimiento de “apendicetomía preventiva” que es la extirpación del apéndice sano, para evitar el riesgo de apendicitis aguda en el futuro. Al igual que con la anestesia, debemos mirar con ojos de 1958, como forma de evitar anacronismos históricos, la razonable explicación de quien les sugirió la intervención y la aceptación de quien la realiza; eran hombres, jóvenes, menores de

30 años, lo que los ponía en riesgo mayor de padecer la enfermedad, cuya incidencia era como ahora entre 7% y 10% de la población.⁷

Hoy día no hay nada escrito que justifique desde el punto de vista de la evidencia científica la extirpación de un órgano sano, para evitar el riesgo posible de una enfermedad sobre el mismo en el futuro. Sin embargo, esta técnica continúa practicándose en Francia y Estados Unidos, sugerida en navegantes solitarios y viajeros del espacio y en Argentina, como procedimiento de rutina en el personal militar destinado para cumplir funciones en la base Antártica.⁸

Avilés abandona la empresa. Los tres restantes, deciden el mismo día del fallecimiento de Cámpora, cambiar el nombre del barco que pasó a llamarse “Alferez Cámpora” en memoria del compañero fallecido, - *había dado lo máximo que podía dar por esa empresa, su vida* -, afirma Costa.

En un gesto que habla de su personalidad, ese hombre que ahora se encontraba sentado frente a mí, una semana luego del suceso mencionado, visita al Dr. Urioste, a quien le solicita la apendicetomía. No hay más que imaginar la escena, el eminente cirujano, afectado y dolido sin duda por lo que había pasado y Costa en actitud noble, de reconocimiento y confianza hacia aquel hombre, le pide la operación que tenía pendiente. Sonríe y recuerda las palabras del cirujano ante su solicitud- *no solo no te opero, sino que no dejo que te operen*.

Finalmente el apéndice de Costa fue extirpado, pero pasaron 30 años para que eso sucediera, cuando disfrutando de unos días en el campo, con 59 años de edad, una peritonitis apendicular puso en riesgo su vida.

Tal como refiere Bertochi⁹, los que navegan acompañados deben formar una co-

munidad y separar prudente y racionalmente los cometidos y las responsabilidades de cada uno. La vida en común exige tolerancia. La palabra camaradería tiene un significado especial en el mar.

La vida a bordo tenía cosas buenas y de las otras –continúa aquel navegante al que con mis preguntas, trasladé 50 años después nuevamente a la cubierta del “Alferez Cámpora”, -*largábamos un toldo de lona sobre el timón para protegernos del sol y también de la lluvia. Siempre teníamos el torso cubierto con camisas livianas*. En el momento actual sería implantable sabiendo que las radiaciones solares son acumulativas a lo largo de la vida, no colocarse sobre la piel protectores y bloqueadores solares, que en aquel entonces no existían y aunque la capa de Ozono no estaba deteriorada como ahora, el sol allí se encontraba. – *En cuanto a las comidas*- continúa animadamente -, *hacíamos dos al día, una más abundante y una más frugal, tipo merienda. Las papas eran parte fundamental de la dieta y habíamos copiado de viejos barcos, unos recipientes con mucha ventilación que estaban sobre la cubierta llamados paperos, donde las conservábamos. Consumíamos también manteca salada enlatada y huevos que cubríamos con cera para que se mantuviesen frescos por más tiempo. No llevábamos heladera. El agua dulce la teníamos en tanques a los que le agregábamos pastillas purificadoras, pero además la hervíamos antes de beberla. No era insípida para nosotros, tenía un sabor que no era agradable y le poníamos un chorrito de whisky para mejorarla, pero nunca nos emborrachamos* – los recuerdos siguen fluyendo sin detenerse –, *llevábamos una leche embotellada en botellas oscuras, fabricada en Paysandú, se llamaba Estabil, que recién consumimos al*

año y medio de navegación y estaba en perfecto estado. Fumábamos mucho, sobre todo durante el tiempo que permanecíamos de guardia en el timón, aproximadamente 3 horas. El tiempo de descanso era de aproximadamente 6 horas, siempre que no tuviésemos que hacer cálculos náuticos o cocinar. Firpo, era el encargado de las provisiones y cuando llegábamos a puerto reponía frutas y verduras, además de agua. Era quien nos daba rigurosamente la medicación antimalárica y las vitaminas que tomábamos – me aclara con voz firme –, nos cuidábamos los unos a los otros, nos necesitábamos. Si alguno se enfermaba, los otros se verían sobrecargados, no podíamos darnos ese lujo. La salud era prioritaria y la disciplina en las conductas preventivas, esencial. Compartíamos la vida a bordo, pero teníamos pese al tamaño del barco, nuestra privacidad, así como lo hacíamos en puerto- Sonríe con picardía y continúa –en dos oportunidades, ese derecho de autonomía que cada uno poseía fue puesto en la balanza, primando el beneficio de los otros dos – refiere con entusiasmo dos anécdotas – en Portofino, uno de nosotros, conoció a una bella mujer de origen suizo, con mucho dinero y un Jaguar, deportivo, descapotable, en que lo llevaba de un lado a otro. La permanencia en el barco estaba en juego y el riesgo para los otros dos era demasiado. Fue rescatado. En otra oportunidad, en Bora Bora – continúa riendo – el motivo de los desvelos de este mismo tripulante, fue la hija del Jefe de la isla y para salir con ella, hubo promesas de matrimonio al padre. Esta vez no necesitó ser rescatado, huyó solo.

En su forma de expresarse, Costa nos traduce claramente el respeto que existía hacia la privacidad y los tiempos del otro, independientemente de lo referido en las

anécdotas anteriores. Tal vez esto se traduzca en dos hechos puntuales, que para mí fueron claves. –*No creo en Dios, ni en hechos sobrenaturales, ni lo hice en aquel momento. Solo creo en mis capacidades, como lo hice entonces, en lo que podía y sabía hacer. No sé si ellos creían-*. Estuvieron casi tres años juntos, sin embargo no podía darme una respuesta sobre lo que podían pensar sus compañeros de viaje. Pero además, ese respeto era tal, que Firpo escribió un diario durante la navegación, del que Costa se enteró en el año 2002, cuando se cumplieron 40 años del regreso y los hijos de éste se lo hicieron saber. –*Nunca lo vi escribir en él, nunca* –afirma sin dudar. – Le regalaron una copia, que guarda celosamente, la que generosamente me ofreció.

En los momentos de decisiones difíciles, sometíamos la misma a votación y se hacía lo que la mayoría opinaba- relataba los hechos como si el tiempo no hubiese transcurrido –el número de tripulantes impar, ayudaba. Si el resultado, mostraba que la mayoría se había equivocado, no había reproches del que había opinado lo contrario.

Vivir a bordo, en un espacio tan reducido no era fácil para aquellos tres hombres, pero la disciplina en la que habían sido formados, era aún más fuerte en ese lugar – cocinábamos los tres, un día cada uno y era obligación para el que lo hacía dejar todo limpio y en orden, tarea supervisada por el que lo relevaba en dicha función al día siguiente – continuó con aquel relato que había logrado atraparme–; *hubo momentos en los que la empresa se tornó difícil, pero sabíamos que debíamos seguir adelante. ¿No se había quedado Shackleton con el “Endurance” aprisionado entre los hielos antárticos y logró sobrevivir con todos sus hombres?*

Hace algunos días, cuando me puse a escribir este artículo, leí algo más sobre Shackleton, al que sin duda Costa admiraba. Elegí un libro escrito por Perkins¹⁰ sobre este anglo irlandés que, en 1914 junto a un heterogéneo grupo de 27 hombres en el que había músicos, ingenieros, marineros, carpinteros, a bordo del “Endurance” que significa “resistencia”, permaneció durante casi 2 años soportando calamidades y peligros atrapado en las inhóspitas tierras gélidas del sur, logrando sobrevivir y ser rescatado junto a la tripulación que tenía bajo su mando. Poseía extraordinarias habilidades de liderazgo y espíritu de equipo buscando un bien común, sobrevivir, lo que sin duda determinó el resultado exitoso de la expedición. Costa, Firpo y Nader también podían lograrlo.

Hay un trabajo muy interesante publicado por Spira¹¹ en referencia a la posibilidad de enfermar que tienen los viajeros durante sus travesías. De 100.000 viajeros a países en vías de desarrollo, durante 30 días: 50.000 desarrollarán algún problema de salud; 8.000 consultarán médico; 5.000 deberán guardar reposo en cama; 1.100 estarán incapacitados para trabajar; 300 requerirán internación hospitalaria; 50 deberán ser evacuados del destino elegido por enfermedad y 1 morirá por la enfermedad adquirida durante el viaje. Sin duda las personas cuando viajan se exponen a múltiples riesgos ya que cambian de medio ambiente y en forma rápida se encuentran en áreas con diferente clima, flora, fauna, microorganismos, costumbres y culturas.

Sin embargo, nuestros viajeros recorrieron miles de millas náuticas a través del mundo en casi tres años de navegación sin percances de salud, excepto algunas erosiones de las palmas de las manos vincula-

das a las maniobras de vela, una infección respiratoria que determinó la administración de un inyectable en uno de ellos y un cuadro doloroso abdominal, que padeció Costa en el trayecto de las Galápagos a las Islas Marquesas. Recordemos que era el único que tenía apéndice. Nos comenta al respecto - *navegué como tercer oficial de un buque mercante, el “Estemar”, me correspondía la sanidad a bordo. Allí leí: “El Buque Sin Médico a Bordo”, un libro en el cual se referían síntomas y signos de diferentes enfermedades, explicando qué hacer para no agravar los mismos. Formaba parte de la biblioteca del Cámpora. No avisé a mis compañeros que me sentía mal, para no alarmarlos, no parecía una apendicitis. Consulté cuando arribamos a destino al único médico que había en el archipiélago que indicó antiespasmódicos y mejoré rápidamente.* Refiere con tono de alivio -*por suerte, no tuvimos ningún otro problema de salud.*

En los momentos difíciles, que los hubo y muchos, cuando la empresa estaba a punto de zozobrar, se tiraban sobre la cubierta mirando las estrellas, pensaban en la obligación que tenían de finalizar lo que habían comenzado, por ellos y por Cámpora, que había dado su vida por esa gesta y tal cual Achernar, sin duda, los guió por buenos rumbos, logrando que cumplieran un sueño que en algún momento pareció inalcanzable.

Nuestro sincero agradecimiento al CN (R) Don Carlos Costa por abrirnos las puertas de su casa y su memoria. A su encantadora esposa María Luisa, que leyó el diario de viaje que escribió Firpo para ayudarnos en este trabajo. Vaya pues, nuestro sincero y humilde homenaje a los decididos, audaces y valientes tripulantes del “Alferez Cámpora”.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA.

1. **La vuelta al mundo del Alférez Cámpora.** Disponible: <http://www.armada.mil.uy/general/historia/campora/menu.htm>

2. BARMAIMON E. **Dr. Antonio Cañellas Martínez.** (citado 14 junio 2010) disponible en : www.smu.org.uy/dpmc/hmed/historia/articulos/cañellas.pdf

3. TURNES A. **Error en Medicina. Hacia una nueva cultura de prevención.** El Diario Médico, 2007. (citado 10 junio 2010) .Disponible: <http://www.eldiariomedico.com.uy/actualidad%20%20nov/1.htm>

4. GRUNWALD, I. **Centenario de la raquianestesia en Uruguay: Su historia y evolución.** *Anest Analg Reanim.* (online) dic. 2000, vol.16, no.2 (citado 14 junio 2010), p.50-64. Disponible: http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0255-81222000000200003&lng=es&nrm=iso.

5. BUENO F. **Error Humano como factor de riesgo.** *Rev Mex Anes* 1989, 12: 103-108.

6. ALLNUT MF. **Humans Factors in Accidents.** *Br J Anaesth* 1987, 59: 856-864.

7. NAVARRA G. **Un estudio recomienda no extirpar el apéndice sano.** *La Nación*, 17/julio/2002. Disponible : www.lanacion.com.ar/nota.asp?.nota_id=414336

8. ARTUSSI G, BURONI JR. **La problemática de la apendicectomía profiláctica en las Fuerzas Armadas.** *Rev Asoc Med Argentina* 2001, 114 (3): 8-14.

9. BERTOCCHI MORAN A. **“Alférez Cámpora” velas uruguayas alrededor del mundo.** Ediciones Delamar. Montevideo, 1987

10. PERKINS D. **Lecciones de liderazgo. Las 10 estrategias de Shackleton en su gran expedición antártica.** Ediciones Desnivel, Madrid 2003.

11. SPIRA AM. **Assessment of travellers who return home ill.** *Lancet* 2003; 361: 1459-1469.



CONCEPTO DEL MILITAR

De entrada, no lo entiendo (Diego Mazón, La Razón)

Me he esforzado mucho en entenderlos. He buscado y rebuscado para ver por qué alguien decide meterse a la milicia. Y no lo entiendo. No comprendo que en la sociedad de hoy una persona opte por entrar en un trabajo como este, en el que el principal requisito es obedecer a un jefe detrás de otro hasta que, con suerte, llegue a general y aún así, o peor, tendrá que estar a las órdenes del político de turno.

No me cabe en la cabeza que alguien opte por ponerse este uniforme por un misero sueldo, cuando enfundándose el de policía municipal cobraría mucho más. Es incomprensible que un joven de provecho, en el siglo XXI, asuma valores como el sacrificio, la entrega incondicional, la obediencia, el honor, la lealtad, el silencio, la disponibilidad, la constancia, cuando el resto de la sociedad rema en la dirección opuesta.

Hay que tener mucha moral para cargar sobre los hombros de uno la responsabilidad tremenda de proteger a una sociedad que mientras duerme, toma cañas o se va de excursión ignora y menosprecia a quienes vigilan su libertad, a quienes dejan la vida en la búsqueda de la tranquilidad de sus congéneres. Y hay que tener mucha humildad para entrar en una forma de vida en la que la ambición es la última de las prioridades, y en la que te pueden mandar al culo del mundo a cumplir una misión que nadie entiende, en la que te cambian de destino por razones de servicio y no puedes ni rechistar.

No, en realidad a quien no entiendo es a la sociedad, que desprecia a los militares porque no los comprende. A la sociedad en la que algunos aún los consideran un vestigio del franquismo, a la sociedad que es incapaz de decir «gracias» al colectivo que vela por su vida, a la misma que protesta porque el presupuesto de Defensa no vaya destinado a esa vaguedad de fines sociales que se queda en escalones burócratas. Y no entiendo a los políticos que quieren hacernos creer que los militares son un grupo de voluntarios de uniforme que se dedican a repartir caramelos por el mundo y a hacer de bomberos ocasionales. Porque al fin y al cabo, como decía Calderón de la Barca, «aquí, en fin, la cortesía, el buen trato, la verdad, la firmeza, la lealtad, el honor, la bizarría, el crédito, la opinión, la constancia, la paciencia, la humildad y la obediencia, fama, honor y vida son caudal de pobres soldados; que en buena o mala fortuna la milicia no es más que una religión de hombres honrados».

ES POR ESO QUE YO LOS ADMIRO...

Publicado en el diario La Razón de Chile,
por un destacado columnista y crítico de actualidad.

CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA.

CASO N° 135

**Caso de las fábricas de pasta de celulosa sobre el río Uruguay.
Argentina con Uruguay. Fallo del 20 de abril de 2010.**

Por Heber ARBUET-VIGNALI y Daniel VIGNALI GIOVANETTI
El Pinar - Montevideo, mayo-junio 2010

H. Arbuet-Vignali es libre investigador (Premio Conicit 1999), antiguo Catedrático en Derecho Internacional Público y en Historia de las Relaciones Internacionales y Consejero del CURI.

D. O. Vignali Giovanetti es Magister en Derecho Constitucional Europeo, Profesor titular de Derecho Internacional Público en la Facultad de Derecho de la UDE y también en la Escuela Militar y Profesor Adjunto (grado 3) en la Facultad de Derecho UDELAR.

Este trabajo ha sido producido como investigación en el marco del Programa de Publicaciones del CURI (Consejo Uruguayo para las Relaciones Internacionales), en el formato Estudio 03/10, del 23 de junio 2010 (www.curi.org.uy). El CURI es una organización privada sin fines de lucro, independiente y multidisciplinaria, cuyo objetivo central es el análisis sobre las relaciones internacionales del Uruguay. Integra la Red Hemisférica de consejos de Relaciones Internacionales, junto con: CARI (Argentina), CEBRI (Brasil), CEPEI (Paraguay), COMEXI (Méjico), CFR (EE.UU.), CIC (Canadá), Consejo Chileno (Chile) y CEPEI (Perú).

Sumario. 1. Reflexiones jurídicas y socio-políticas previas. 2. Los antecedentes Socio-políticos. 3. Análisis crítico del fallo. a. Metodología. b. Resultados posibles de anticipar. c. Sociedad de riesgos. d. La Comisión Administradora del río Uruguay. e. Decisiones previas. f. Decisiones sobre violaciones de naturaleza procesal. g. Las pretendidas violaciones de fondo. h. Otras decisiones. i. Monitoreo del río y de la planta. **4. Las bases de la decisión.** a. Resumen previo. b. Los pedidos de las partes: Argentina. c. Los pedidos de las partes: Uruguay. d. El marco jurídico y los hechos. **5. Asuntos que se resuelven previamente.** a. Competencia de la Corte. b. Remisión del Estatuto al Derecho Internacional general. **6. Las alegaciones sobre violaciones de naturaleza procesal.** a. Planteo de la cuestión. b. Las relaciones de las obligaciones de ambas naturaleza. c. Articulación de las obligaciones procesales. d. La alegada derogación del procedimiento del Estatuto. e. Las obligaciones de Uruguay después de expirada la negociación. **7. Las obligaciones de fondo.** a. Introducción. b. Carga de la prueba y prueba de peritos. c. Utilización óptima y racional del río. d. Velar por la gestión del suelo y los bosques. e. Coordinar las medidas apropiadas para mantener el equilibrio ecológico.

f. Impedir la polución y preservar el medio acuático. **8. Conclusiones finales y fallo. 9. Las opiniones disidentes o individuales y declaraciones. 10. Conclusiones y perspectivas.** a. Balance del fallo. b. Importancia de la violación de Uruguay. c. Magnitud de la única sanción impuesta al demandado. d. Monitoreo conjunto. e. CARU y la tarea de monitoreo. f. Conclusión sobre el monitoreo. g. El fallo en la civilización posmoderna. h. Perspectivas.

1. Reflexiones jurídicas y socio-políticas previas.

No se puede comprender la esencia de lo jurídico si separamos el derecho de la realidad socio-política. En el caso tenemos una sentencia jurídicamente inobjetable, aunque se queda en la pasada modernidad sin atreverse a ingresar en la sociedad posmoderna, como lo requieren el marco internacional de hoy y del futuro. Dios quiera que nos equivoquemos, pero el fallo puede encaminarse a no cumplirse, ni dejarse de cumplir; a entrar en un limbo ¹, como, ya ocurriera en el marco de este mismo enfrentamiento, con un laudo ².

No puede comprenderse la trascendencia de los aciertos, errores o carencias de un fallo, si no se conocen los antecedentes jurídicos y socio-políticos que condujeron al litigio y a los que aquel debe ayudar a superar. En el presente caso los antecedentes jurídicos se originan en el tratado del Río Uruguay (1961) con 49 años en vigor y luego en su Estatuto (1975) con 35 años de antigüedad. En todo ese tiempo, si bien existieron diferencias sobre el manejo del río, varias de ellas ríspidas y difíciles, todas se solucionaron por negociaciones, en algunos casos ayudadas por la paciencia y el tiempo. Es la primera vez que ello no ocurre y se recurre al lejano, lento y costoso camino de la Corte Internacional de Justicia que se abre por la cláusula compromisoria del art. 60 del Estatuto.

Los antecedentes socio-políticos son más cercanos. Se inician con las presiden-

cias argentinas de Kirchner primero y Fernández de Kirchner después, frente a las presidencias uruguayas de Batlle primero, con la que aquellos chocan frontalmente, Vázquez después, con los que aquellos tienen primero un gran acercamiento de “alianza ideológica” y después un ríspido enfrentamiento personal y de Mujica en los últimos tiempos, situación que parece abrir un período de gran confianza de Uruguay en las decisiones argentinas que puede ser bueno si genera reciprocidad. Incidieron también: problemas propios de Argentina e internos del partido Peronista, vinculados a la Provincia de Entre Ríos; el hecho de que la industria de la celulosa pensara instalarse primero en Entre Ríos (Argentina) y en definitiva se instalara en el Uruguay; y los apoyos políticos de los Kirchner a la campaña uruguaya que conduce a Vázquez a la presidencia en Uruguay y de los que aquellos se sintieron acreedores. Todos estos asuntos, y otros menores, pesan negativamente en el desarrollo del conflicto.

Como queremos hacer un análisis del fallo especialmente jurídico, no nos explayaremos sobre estos aspectos ³, pero si daremos algunas pistas en una somera reseña que consideramos imprescindibles para entender este intrínquis.

2. Los antecedentes socio políticos.

El conflicto se gesta a fines del siglo pasado. “Desde la década de 1980 los capitales extranjeros y locales comenzaron por interesarse en invertir en forestación dentro

de la región, lo que, para cualquier espíritu avisado, significaba que posteriormente se instalarían en la misma industrias vinculadas a la forestación”⁴. Los gobiernos de la región, para atraer las inversiones forestales acordarán exoneraciones impositivas y otras ventajas; Uruguay y la provincia argentina de Entre Ríos siguieron estas políticas. Las bases del conflicto estaban puestas y este se desarrollará cuando las grandes empresas europeas comiencen a procurar su instalación en la cuenca del Plata. En esta ocasión nuestros países adoptaron una actitud similar de competencia para atraer los emprendimientos de las industrias pasteras consumidoras de madera y, de ser posible, luego, de las mas ventajosas y menos problemáticas industrias papeleras.

Estando los bosques ya en producción, empresas pasteras de algunos países europeos se interesaron por instalarse en Entre Ríos; por alguna razón no lo hicieron y terminaron instalándose en Uruguay; actualmente hay una industria pastera, la antigua Botnia, sucedida por UPM, funcionando en Uruguay y otras están a distinta altura de su proceso de instalación en tanto que en Entre Ríos hay 450.000 hectáreas de montes con madera para industrializar y el gobierno procura la instalación de pasteras⁵. El conflicto estaba presente. Todo esto incidirá en el futuro del problema ¿de qué manera?, es temprano para determinarlo, pero de alguna forma lo hará⁶.

La confrontación de intereses entre Uruguay y Argentina respecto a las plantas de celulosa instaló sus gérmenes hace 30 años con la forestación; se incubó con un infeliz enfrentamiento entre los gobernantes de la región, que compitieron entre sí en lugar de actuar mancomunados y alineados con sus poblaciones para, juntos, ordenar las inversiones y sus industrias peligrosas con el fin de obtener un desarrollo limpio y sus-

tentable; eclosionó con las malas negociaciones que condujeron al planteo del caso cuyo fallo comentamos; y, lamentablemente, continuará de alguna forma, quizá con periodos de calma y esperanza, hasta que los pueblos y, sobre todo, los gobiernos de la región, comprendan lo que es una integración profunda⁷, como se necesita por estas áreas, y sus grandes diferencias con los románticos ideales latinoamericanos y el estrecho concepto comercial de hacer mejores negocios.

El conflicto que se pretende resolver tiene algunas características que conviene recordar para poder ponderar el fallo⁸. Puede decirse que se trata de un caso paradigmático por sus repetidas malas opciones en materia de negociación y toma de decisiones, casi podría formarse con él un manual de “cómo no se debe negociar”.

Los errores que se sucedieron⁹ fueron muchos. La competencia por lograr las inversiones tensó a los gobiernos. Se introdujeron dentro de un diferendo internacional intereses políticos partidarios y posiciones producto de incompatibilidades personales que dejaron de lado los intereses nacionales. Se permitió protestas de la opinión ambientalista bloqueando rutas internacionales en abierta contravención de normas del Derecho Internacional general, de la normativa MERCOSUR y de las constituciones Argentina y de Entre Ríos, sin que nadie tomase medidas (ver supra llamada 2).

Para poner algo de orden a este disloque se intentan vías jurisdiccionales producto de las cuales se dan cuatro pronunciamientos: el que comentaremos a partir del Numeral 3, el de un Tribunal Arbitral ad hoc del MERCOSUR sobre el corte de rutas¹⁰ y dos Órdenes de la Corte Internacional de Justicia, en el marco del juicio, ante respectivos pedidos de medidas cautelares de Argentina y Uruguay¹¹.

3. Análisis crítico del fallo.

a. Metodología.

Es inusual comenzar por las conclusiones, pero la importancia y la poca difusión de los términos de la decisión de la Corte así lo aconseja; además vale la pena intentarlo invirtiendo la metodología de análisis. Los autores de este estudio vienen siguiendo el caso y avanzando opiniones, desde al año 2005¹². La combinación de los estudios de los antecedentes y los de la estructura y contenido del propio fallo, tienen a muy extensas referencias, las que por razones pedagógicas no son aconsejables. Todo esto nos condujo a optar por dar primero nuestra posición y luego, para fundarla, analizar el fallo haciendo de él una prolija síntesis.

Creemos que el fallo se ajusta a las previsiones que se hicieron (ver infra literal b). Que la Corte sociológicamente ubicada entre las necesidades de una sociedad de riesgos y las jurídico formales apropiada a la vieja modernidad, no supo optar y, erróneamente, quiso cumplir con ambos requerimientos, lo que es imposible y no lo logró (ver infra literal c); como consecuencia de lo cual hizo una equivocada y muy peligrosa estimación de las posibilidades de CARU (ver infra literal d). Que no se llegan a satisfacer las expectativas de un fallo que sentara jurisprudencia y marcara rumbos (ver infra Numerales 9 a y d y 10 g). Y que, respecto de las decisiones, una sensación resulta de una visión de las conclusiones y otra, muy diferente, del análisis completo de todo el desarrollo del fallo (ver infra literales f a i). Considerando sólo los tres párrafos finales del mismo (ver # 282 del fallo, en Numeral 8 in fine) este puede considerarse “equilibrado”, casi directamente proporcional a los intereses de las partes y que recoge las expectativas de ambas: Uru-

guay violó las obligaciones de naturaleza procesal; Uruguay no violó sus obligaciones de fondo; y las demás pretensiones se desechan. En cambio si se hace un análisis más profundo de todo el fallo y se considera cuales pretensiones de cada una de las partes acogió o rechazó la Corte, se llega a una conclusión muy diferente.

En un único punto la Corte otorga razón a los pedidos argentinos: la violación de las obligaciones procesales. Para esta violación Argentina pedía como sanción que se ordenara el desmantelamiento de la planta y el puerto. La Corte, en cambio, sólo da, cómo satisfacción a Argentina, el mero y único reconocimiento de la violación, sin siquiera imponer a Uruguay un pedido de disculpas (ver Numeral 8 ## 1 y 2). En todos los demás requerimientos de Argentina, y son muchos (ver infra literales e y f) la Corte, por razones de fondo, por razones procesales (ausencia de jurisdicción) o por falta de prueba, acoge las posturas de Uruguay. Esto merece ser considerado con más detenimiento. También es interesante analizar las opiniones disidentes e individuales y declaraciones particulares de algunos jueces (ver infra Numeral 9).

b. Resultados posibles de anticipar¹³.

En muchos de sus aspectos y por diferentes razones, los grandes lineamientos del pronunciamiento de la Corte eran susceptibles de prever y de hecho lo fueron. La decisión de la Corte en su segunda Orden del 23/01/07 rechazando las medidas preventivas solicitadas por Uruguay permitía anticipar que **el bloqueo de las rutas de acceso a los puentes del río Uruguay** no iba a ser considerado, lo que también resultaba de la redacción del art. 60 del Estatuto: se abre la competencia de la Corte para y solo “Toda controversia acerca de la interpretación y aplicación del Tratado (de 1961) y del Estatuto (de 1975)...”. Esto ocurrió y ni siquiera

ra se mencionaron estos hechos en el fallo. Los mismos están intrínsecamente ligados a las construcciones objeto de controversia, pero por razones de competencia absolutamente correctas desde una apreciación jurídica, el asunto resulta ajeno a las previsiones del Estatuto del río Uruguay en cuyo marco se abrió la jurisdicción de la Corte y por lo tanto ajeno a sus posibilidades de decisión. No obstante, debe recordarse desde un abordaje socio político y jurídico sustancial (no procesal), que el problema de la instalación de las fábricas de pasta de celulosa sobre el río Uruguay no quedará definitivamente laudado hasta que se solucione a satisfacción de ambas partes el asunto de los cortes de las rutas de acceso a los puentes internacionales, dado que estos son una consecuencia directa y exclusiva de aquella.

También resultaba previsible que, por similares razones de falta de competencia, si era que Argentina no demostraba sus repercusiones sobre las aguas del río, la Corte no se pronunciaría sobre **la contaminación del aire, los malos olores, la contaminación visual, los perjuicios sobre el turismo y las actividades recreativas**. Esto podría haber ocurrido sólo si la Corte hubiera ubicado el caso en el marco de una sociedad de riesgos, lo que no hizo manteniéndose en un posicionamiento jurídico formal estricto, propio de la modernidad; aunque algunos jueces, en sus opiniones disidentes o individuales o declaraciones, lamentaron que esto ocurriera

Asimismo se podía afirmar, como se hizo (ver llamada 13), que **el fallo sería fundado, serio y jurídico**, y que la Corte no aplicaría criterios de equidad (para lo cual no está habilitada sin el pedido de ambas partes) para dejar a todos conformes. Los antecedentes de la Corte, su trayectoria, su integración, el respaldo de la comunidad política y jurídica

internacional de que gozan sus jueces, la manera como estos han asumido siempre su responsabilidad y respondido a lo que se espera de ellos permitían llegar a la conclusión de que el fallo sería correcto, aunque haya aspectos que se le puedan criticar y con los cuales algunos de sus propios jueces discreparan (ver *infra* Numeral 9).

También era previsible que la Corte **no ordenara el desmantelamiento de la planta y el puerto y que era muy difícil que se ordenara una reubicación de los mismos, aunque sí, se impondrían severas medidas de contralor ambiental** ¹⁴.

Había otros asuntos más difíciles de adelantar como, por ejemplo: en que marco general la Corte iba a ubicar su decisión, si en el ámbito de una sociedad de riesgos o en el de una sociedad tradicional (ver *infra* literal c). Muy vinculado con lo anterior se abría otra interrogante difícil: ¿qué papel la Corte le iba a atribuir en el asunto a la CARU y, consecuentemente, que protagonismo le iba a otorgar en el encaminamiento de las soluciones al conflicto? (ver *infra* literal d). Por último también resultaba dificultosa la anticipación sin vacilaciones acerca de cual iba a ser la decisión de la Corte respecto a la demanda argentina que acusaba a Uruguay de haber violado el procedimiento del Estatuto, lo que vinculaba con la violación de las obligaciones de fondo por Uruguay, solicitando sanciones muy graves, tales como el retorno a la situación original, o sea el desmantelamiento de todas las construcciones de la planta y el puerto (ver *infra* literales e y f); y los reclamos de Argentina por perjuicios sobre el turismo y otras actividades para los cuales solicitaba reparaciones pecuniarias (ver *infra*, literal h).

c. Sociedad de riesgos ¹⁵.

Antes de dictarse el fallo y después de las Ordenes (Ver H.Arbut-Vignali 2009 y,

especialmente 2006), ya se pensaba que la Corte podía aprovechar la ocasión de este juicio para abrir una perspectiva jurisprudencial a las necesidades de la sociedad de riesgos en que vivimos desde hace bastante tiempo, aunque muchos no hayan tomado cabal conciencia de ello. Se podía pensar con cierta certeza que la solución final del asunto marcaría rumbos para el futuro, que se darían claras señas a los Estados, no sólo a las partes, sino también a todos los demás, acerca de cuales eran las reglas jurídicas de Derecho Internacional general para manejar los casos de protección ambiental con riesgos transfronterizos, de cuales eran los principios generales para manejar los riesgos propios de la nueva civilización que ya estaban incorporados al Derecho Internacional general. Se podía pensar también que la Corte hiciera u obligara hacer un estudio completo de la situación ambiental del río y del comportamiento de ambas partes al respecto, dejando clara la situación y las obligaciones de cada uno sobre todos los aspectos que han conducido a que el “río de los pájaros pintados” o “de los caracoles” se haya transformado en un río altamente contaminado donde mal sobreviven sábalos, bogas y dorados. Nada de ello ocurrió. El fallo se ubicó claramente en el derecho tradicional, centrándose exclusivamente en las disposiciones del Tratado del río Uruguay y su Estatuto ¹⁶.

Creemos que la Corte dejó pasar una excelente oportunidad de sentar pautas sobre el manejo ambiental aprovechando un caso cuyos componentes lo hacían apropiado a tal enfoque: un río compartido por las partes y un tercero, que se imbrica en una región que se vio involucrada en el caso (Mercosur), y lo resolvió mal ¹⁷. También se podía haber aportado para avanzar en un tipo de problema que puede

alcanzar (y alcanza) a otras regiones del mundo y que es importante encausar. Pero esto no ocurrió.

d. La Comisión Administradora del Río Uruguay: CARU.

Lo señalado supra en el literal c, no significa que entendamos que el Tratado, su Estatuto y la CARU se inserten en un sistema de Derecho Comunitario, con instituciones supranacionales y órganos independientes de los gobiernos que puedan ayudarlos al funcionamiento, a ajustar las diferencias y a la protección de los intereses comunes.

La Corte no se equivoca al determinar la naturaleza jurídica de la CARU y la ubica como una organización intergubernamental. Sí se equivoca cuando afirma que es un instrumento de cooperación, desconociendo lo que resulta de propio nombre: Comisión **Administradora** del río Uruguay, que fue lo que las partes desearon hacer de ella. Yerra también al pretender interpretar lo que las partes quisieron que hiciera CARU cuando la constituyeron. Desconoce la historia de la institución y el largo camino de enfrentamientos y obstáculos para una buena gestión del río que generaron en su seno las Delegaciones en múltiples ocasiones. La Corte no supo ver más allá de algunos de los términos utilizados en el preámbulo del Tratado, en su texto y en el del Estatuto y se quedó con ellos, sin darse cuenta que en la región las palabras adornan con buenas intensiones programáticas, los reales intereses que se enfrentan poniendo así entre brumas la realidad. Por sobre todas las cosas con una visión socio jurídica europea ¹⁸, no supo ver que en la región no existe aún un espíritu cooperario y se mantienen similares sentimientos en sus conductores, a aquellos que hicieron fracasar el mensaje de Bolívar; no se vio que, aún, es más el espíritu declarativo que el empeño

integrador. Si este empeño hubiera estado presente, el conflicto no se hubiera producido y, aún con los riesgos propios de la nueva civilización, que se deben asumir porque ahí están y se pueden minimizar pero no ignorar, en lugar de concretar la instalación de una sola nueva industria, disputada por varios e instalada en un solo país, podrían haberse atraído mas inversiones que permitieran el desarrollo en varios países, funcionando bajo un estricto control de códigos ambientales regionales, de celosa vigilancia común y estricto cumplimiento dentro del sistema de un MERCOSUR realista, menos declarativo y excluyente de todo voluntarismo romántico.

Lo mas preocupante es que, a partir de esas visiones, la Corte arriba a conclusiones que no resultan tan ajenas a la realidad como pudieran haber sido ¹⁹, pero que conducirán a callejones sin salida y muchas disputas. La Corte no se confundió en cuanto a que la CARU pueda tener naturaleza supranacional. Pero tampoco la Corte asumió la plena intergubernamentalidad de la CARU y su poca importancia, capacidad y efectividad para garantizar el interés común y asegurar un desarrollo sustentable con plena protección del medio ambiente y de los intereses y necesidades del litoral del río Uruguay. La Corte no asumió que la CARU no es un instrumento adecuado para lograr los propósitos de protección ambiental que el tribunal quiere respaldar. La CARU es una organización internacional intergubernamental dónde las dos Delegaciones nacionales actúan bajo dependencia según las instrucciones de sus respectivos países y cualquiera de ellos puede paralizar un emprendimiento del otro país sin que exista dentro de la organización un órgano independiente, que actúe sin reflejar la voluntad de un Estado, atendiendo a los intereses comunes, velando sólo por la salud

ambiental del río y decidiendo las discordancias con ecuanimidad juzgando imparcialmente las necesidades de cada parte sin involucrarse con ninguna de ellas. No es, por tanto el organismo adecuado para garantizar un desarrollo sustentado con amparo ambiental y garantías para la sociedad civil, sino un organismo binacional con capacidad y posibilidades para actuar con espíritu positivo, ánimo cooperario y consecuencias sensatas, o en forma perversa, egoísta y paralizante de toda acción, según sean las instrucciones políticas que reciban sus Delegaciones.

e. Decisiones previas ²⁰.

Las decisiones adoptadas por la Corte en cuanto a su **competencia** respaldan ampliamente los posicionamientos de Uruguay rechazando pretensiones de Argentina.

Esta pide a la Corte que se pronuncie sobre polución y daños ambientales en el río; en lo que está de acuerdo Uruguay. Pero pide también que se pronuncie sobre polución atmosférica y sobre daños sonoros, visuales y malos olores que dañarían al turismo; Uruguay no acepta la competencia en estos últimos casos y sólo acepta considerar la polución atmosférica si se probara que esta tuviera efectos sobre las aguas del río. **En todos los casos las decisiones de la Corte coinciden con los posicionamientos uruguayos.**

Argentina también plantea una interpretación del art. 41 del Estatuto de trascendental importancia en el asunto. Sostiene que el Estatuto debe interpretarse a la luz del Convenio de Viena/1969 sobre tratados y que de esto resulta que existe en él art. 41 **una cláusula de reenvío** por la cual se le incorporan todos los tratados generales sobre protección ambiental que ligen a las partes. Uruguay acepta la aplicabilidad del Convenio de Viena /1969, pero niega que de

una interpretación a su luz resulte que el art. 41 encierra una cláusula de reenvío.

La Corte recoge la posición uruguaya y esto es importante porque acota sustancialmente el caso y deja fuera de la competencia de la Corte las pretensiones de Argentina, en aquellos asuntos que no están previstos en el Estatuto y sí lo están en convenciones ambientales generales.

f. Decisiones sobre violaciones de naturaleza procesal ²¹.

Este asunto al final (# 282 de la sentencia) se resume diciendo que Uruguay violó las obligaciones de los arts. 7 a 12 y que “la constatación por la Corte de esta violación constituye una satisfacción suficiente”. De esta decisión se ha hecho en Uruguay una interpretación recortada y que conduce a una apreciación equivocada que genera sentimientos de culpa que no deben existir. No hay motivos para avergonzarnos del fallo, aún si esta fuera su única decisión, mucho menos existiendo la segunda (ver infra literal g). Es cierto que se condena a Uruguay por haber omitido alguna de las obligaciones de naturaleza procesal; pero de ello la Corte no extrajo todas las consecuencias que pretendía Argentina.

Ciertamente que en el marco de los asuntos procesales se acogen varias posiciones de Argentina frente a las uruguayas. La Corte decide que la CARU es un elemento central para el cumplimiento de las obligaciones de cooperación de las partes, y no un mero instrumento común para facilitarlas. Declara que Uruguay no ha respetados sus obligaciones de informar y notificar a la CARU. Declara que Uruguay no cumplió el acuerdo Bielsa-Operti y por tanto este no sustituye el procedimiento del Estatuto. Decide que el GTAN no permitía, como pretendía Uruguay, derogar sus obligaciones según el art. 7 del Estatuto y que no podía, antes de finalizar el período

de negociación autorizar las construcciones de la planta y el puerto.

Son cinco pronunciamientos que acogen a los argumentos argentinos frente a los uruguayos. Creemos que la Corte se equivoca en cuanto a la importancia que otorga a CARU (ver supra literal d), y que esto conduce a la condena de Uruguay, pero el fallo debe ser acatado y respetado en todas sus partes.

En esta parte sólo dos posicionamientos de Uruguay prevalecen, pero son de una importancia y trascendencia de gran peso. Argentina pretendía vincular las violaciones de los aspectos procesales con las violaciones de fondo; sostenía que todo desconocimiento de aquellas significaba atentar contra el objeto y fin del tratado y por lo tanto, violadas estas, sin necesidad de otras pruebas, se debía condenar también a Uruguay por violaciones de sus obligaciones de fondo. En consecuencias de esta posición pedía la satisfacción mayor a que se puede aspirar: la restitución en los hechos y en el derecho de la situación que existía antes de los actos internacionalmente ilícitos; o sea el desmantelamiento de la planta pastera y del puerto. En este punto prevalecerá la posición uruguaya y la Corte negará la existencia de tal vinculación entre la forma y el fondo y, en consecuencia, dictaminará “que la constatación por la Corte de esta violación (de las obligaciones procesales) constituye una satisfacción suficiente”. Esto tiene una sola posibilidad de análisis: las violaciones existieron, pero no tuvieron la trascendencia que pretendía Argentina; fueron menores y no demasiado importantes habida cuenta del escrupuloso cumplimiento de las medidas de fondo por Uruguay; tan intrascendentes fueron que la responsabilidad internacional en que incurrió Uruguay se salva con tan solo la constatación del

hecho por la Corte. Ni siquiera la Corte decidió, como podía haber hecho ²², que Uruguay pidiera disculpas a Argentina por su actitud. Ni eso mereció la poca gravedad de la ofensa.

La otra cuestión en la cual la Corte se pliega a los argumentos uruguayos desechando los argentinos es en el asunto de la determinación del momento en el cual Uruguay podía autorizar la iniciación de las obras. Argentina sostenía una especie de veto temporario hasta que la Corte se pronunciara sobre el diferendo, lo cual rechazaba Uruguay. La Corte concluye en que no hay ninguna obligación de no construcción después del período de negociación, es decir, a partir de que se constate su fracaso. **Son dos nuevas situaciones, e importantes, en que la Corte recoge los argumentos uruguayos en prevalencia de los argentinos** ²³.

g. Las pretendidas violaciones de fondo ²⁴.

En relación a la carga de la prueba y la prueba de peritos, en el primer caso la Corte recoge los argumentos uruguayos y rechaza la inversión de la carga de la prueba y en el segundo sólo afirma su independencia y se sitúa por encima de las partes ²⁵.

Sobre los pedidos relativos a la utilización óptima y racional del río, el velar por la gestión del suelo y los bosques y el mantenimiento del equilibrio ecológico, en el primer caso, sin pronunciarse sobre las posiciones de las partes, apoya los intereses uruguayos al abrir la puerta al concepto de desarrollo sustentable y, en los dos últimos, rechaza las pretensiones argentinas por falta de sustento, dando indirectamente la razón a Uruguay. Además puede deducirse de esto que la posición argentina, si no es maliciosa es imprudente y ligera. **Son dos nuevas oportunidades en que la Corte se pronuncia**

a favor de Uruguay y una más en que lo hace indirectamente.

Respecto a las obligaciones de impedir la polución y preservar el medio acuático, Argentina sostiene que han sido violadas por Uruguay al permitir el vertido de efluentes y Uruguay dice que el art. 41 no prohíbe toda descarga, sino aquellas que excedan los estándares, la Corte decide que para determinar el asunto además de las reglas del Estatuto tendrá en cuenta las nacionales de ambas partes.

La Corte se pronuncia luego sobre varios aspectos. Resuelve que Uruguay, en contra de lo que sostiene Argentina, evaluó los puntos de instalación necesarios antes de decidirse por Fray Bentos.

A diferencia de lo que sostiene Argentina y al no haberse establecido que las descargas de Botnia violaron los estándares de nivel de contaminación, no se pronuncia sobre si Uruguay violó sus obligaciones al decidir el establecimiento.

Frente a las objeciones de Argentina, resuelve que Uruguay hizo las consultas adecuadas a las poblaciones afectadas; que no existe ningún elemento de prueba que apoye la pretensión Argentina de que Botnia no aplica las mejores técnicas disponibles; y en relación a las alegaciones argentinas sobre contaminación (malformaciones, algas, etc.) decide que no se aportan elementos de prueba que indiquen que no se tratan de episodios aislados, por lo que no se puede concluir en que Uruguay ha violado el Estatuto.

Expresa que Argentina no ha probado que se haya disminuido el mínimo de oxígeno disuelto en las aguas; que en contra de lo que alega Argentina, la planta ha cumplido con el estándar previsto de fósforo total; que a diferencia de lo que afirma Argentina la Corte concluye que la evidencia resulta insuficiente para atribuir a Botnia el

incremento de sustancias fenólicas en el río; que Argentina no ha presentado evidencia clara que vincule con Botnia los nonilfenoles hallados en el río; y que tampoco la hay para vincular con Botnia la presencia de dioxinas y furanos.

Además la Corte no halla prueba suficiente para concluir, como afirma Argentina, que Uruguay no respetó las obligaciones de amparar el medio acuático incluyendo la protección de la fauna y flora y que, ante lo que sostiene Argentina, la Corte no encuentra ninguna evidencia clara de que sustancias tóxicas hayan sido introducidas en el medio acuático por las emisiones atmosféricas de Botnia. De todo lo cual, apartándose de las pretensiones argentinas, concluye que Uruguay no ha violado sus obligaciones de conformidad con el art. 41.

Esta última escueta conclusión, que se repite en la también escueta frase de la segunda resolución del fallo, cobra dimensiones notables si se considera la docena de oportunidades en las cuales se rechazan las pretensiones argentinas por falta de prueba u otras razones y se acogen los argumentos uruguayos.

No es que solamente se diga que Uruguay cumplió con las obligaciones de fondo; es mucho más. Se está proclamando que Botnia no contamina más allá de los estándares admitidos; que Argentina ligeramente ha sostenido lo contrario sin poder probar ninguno de sus dichos al respecto; y que con esto ha ocasionado muchos daños a Uruguay.

Algunos son daños directos: los ingentes gastos del juicio; el daño moral por infundadas acusaciones graves y muy serias para un país, una de cuyas más importantes fortalezas es el fiel respeto al Derecho Internacional; las dificultades que se le crearon con los inversores; etc.. Y otros conexas: los perjuicios por un bloqueo de

rutas que repercute poniendo fuera de uso puentes internacionales desde hace mas de tres años y medio continuos y mucho mas en forma intermitente; los que violan normas constitucionales y legales, internas e internacionales y que también tienen un laudo del Mercosur que los condena. Uruguay no pidió reparaciones por los perjuicios directos (los conexos están fuera de competencia) que la actitud y la demanda argentina le causaron, de lo contrario pensamos que el fallo hubiera sido mas duro con Argentina.

Dos últimas reflexiones sobre este punto. Si bien Argentina nunca probó que los daños ecológicos al río fueran causados por Botnia, ni que la medida de los mismos hubiera aumentado por su instalación, quedó en evidencias que existe un deterioro ecológico importante que alguna causa tiene. Pensamos que el mandato de la Corte de que se monitoree todo el río ²⁶, si se realiza adecuadamente, podrá poner en evidencia las causas y los responsables de esas situaciones. (ver infra literal i).

h. Otras decisiones ²⁷.

La Corte expresa que no tiene que acceder al pedido argentino de cese de los ilícitos (violaciones procesales) ya que ellos ocurrieron en el pasado y ya no existen. Reafirma que ordenar el desmantelamiento de la planta no constituiría una forma de reparación apropiada. Rechaza el pedido argentino de indemnizaciones por los perjuicios a su economía, especialmente turismo y agricultura, ya que Uruguay ha cumplido con sus obligaciones de fondo. Dice que no ve circunstancia que amerite exigir las garantías que pide Argentina para que en el futuro Uruguay no entorpezca la aplicación del Estatuto. Uruguay pide se le reconozca el derecho a continuar explotando Botnia; Argentina solicita que no se le reconozca; la Corte expresa que no ve ra-

zón para expedirse ya que ello no tendría consecuencias prácticas al no haber hecho lugar a la demanda de Argentina en relaciones a las violaciones de fondo y al no haber ordenado dismantelar la planta; es decir que, en definitiva, acoge la solicitud uruguaya.

Se trata de cinco nuevos pronunciamientos dónde se protegen las alegaciones uruguayas y se desechan las argentinas.

i. Monitoreo del río y de la planta (## 266 y 281 del fallo).

Estos dos temas son objeto de discusión aún después de conocerse el fallo. Respecto al primero trascendió que Uruguay, entendía que el monitoreo conjunto y el control abarcaban todo el río, en tanto Argentina los refería solamente a la zona de influencia de la planta Botnia. Entendemos que el # 266 del fallo (verlo en Numeral 10 d i) claramente da la razón a la posición de Uruguay ya que encomienda a ambas partes controlar que la CARU "...pueda ejercer de manera permanente las facultades....incluyendo sus funciones de vigilancia de la calidad de las aguas del río y de evaluación del impacto del funcionamiento de la planta Orión (Botnia)...". Se les encomienda dos cosas, por una parte la vigilancia del río según el Estatuto, de todo el río ya que no se marcan límites y, además, de la evaluación del impacto del funcionamiento de Botnia en el medio acuático.

Respecto al monitoreo de la planta Argentina sostiene que debe hacerlo conjuntamente con Uruguay, aún dentro de la planta situada enteramente en territorio uruguayo, basándose en el último párrafo de la sentencia (# 281 del fallo), en la parte de él que obliga a ambos Estados a cooperar entre ellos y expresa "...esta obligación de cooperación se extiende al control y monitoreo ²⁸ de un establecimiento indus-

trial, como la planta Orión (Botnia)". Uruguay sostiene que ese monitoreo está bajo su exclusiva dependencia y responsabilidad y, por lo que ha trascendido, el gobierno e incluso, los círculos políticos de la oposición, fundan esto en razones de soberanía.

No está desencaminado el argumento de la soberanía porque el Estatuto está en el marco del Derecho Internacional Público cuya piedra angular es el Principio de la Igualdad Soberana de los Estados y su primer corolario el Principio de No Intervención y esto lo aceptó la Corte, aunque no sacara de ello todas las consecuencias (ver supra literales c y d). Pero como estos son argumentos jurídicos de estricta raigambre doctrinaria ²⁹, y de lo contrario argumentos políticos, es conveniente agregarles otros de texto que los confirmen.

H.Gatto ³⁰ dice "...dejando de lado que....cooperar en el control no supone de suyo efectuarlo en forma conjunta; que el monitoreo 'ya en curso' lo realiza Uruguay; e incluso soslayando que el mismo parágrafo establece que la cooperación se realizará según las modalidades que el mismo estatuto determina, la tesis argentina sigue sin ser de recibo...por oponerse a la estructura general del Tratado...y al Estatuto...celosos custodios de las respectivas soberanías..."; con lo cual estamos de acuerdo.

Por último creemos que el endeble argumento argentino que funda su pretensión en el # 281 del fallo, el cual, como lo hace notar H.Gatto, también puede con validez ser sostenido a favor de la tesis uruguaya, cae en razón del # 266 del fallo dónde la Corte atribuye a ambas partes la responsabilidad de cumplir algunas obligaciones y otra, la tarea del monitoreo de la planta, se la atribuye en exclusividad al Uruguay.

El # 266 del fallo atribuye primero a ambas partes la obligación de controlar que

la CARU pueda ejercer las facultades que le acuerda el Estatuto, incluyendo "...sus funciones de vigilancia de calidad **de las aguas del río** y de evaluación **del impacto del funcionamiento de la de la planta de Orión (Botnia) en el medio acuático**. Esto es tarea común de ambas partes, pero atribuye de inmediato una carga-derecho sólo para Uruguay: **Por su parte Uruguay tiene la obligación de continuar con el monitoreo del funcionamiento de la planta** de acuerdo con el art. 41 del Estatuto asegurando el cumplimiento por parte de Botnia de las reglamentaciones internas uruguayas y de las normas estipuladas por la Comisión. E inmediatamente, otro tipo de obligación se le impone a ambas partes: la de continuar la cooperación por intermedio de la CARU.

El estudio del oscuro # 281 del fallo, debe hacerse conjuntamente con el del # 266 del fallo y este disipa toda duda: se impone una obligación conjunta; luego se atribuye una carga-derecho sólo a Uruguay (el de monitorear la panta de Botnia); y se retorna a establecer una obligación conjunta, la de cooperación.

4. Las bases de la decisión ³¹.

a. Resumen previo.

La Corte comienza indicando las normas jurídicas aplicables al caso y las que abren su competencia; resume los hechos en que la demanda funda la existencia de violaciones tanto procesales (de forma), como de fondo (sustanciales), así como los argumentos del demandado para negar esa aseveración; y los pedidos de ambas.

A seguir informa acerca de la integración de la Corte y de las representaciones de las partes y, finalmente, en los ## 1 a 21 describe sumariamente las fases del proceso.

b. Los pedidos de las partes: Argentina (## 22 a 24).

En su demanda acusa a Uruguay de violar las obligaciones que le impone el Estatuto del río Uruguay del 26/II/975, anexo al tratado de límites del río Uruguay celebrado por ambos el 7/IV/961 ³², como resultado de haber autorizado la construcción y eventualmente el funcionamiento de fábricas de pasta de celulosa, (ENCE y Bótnia), en la ribera izquierda del río Uruguay que les sirve de frontera. Invoca, particularmente, "los efectos de tales actividades sobre la calidad de las aguas del río Uruguay y su zona de influencia" (# 1).

En consecuencia reclama que la Corte decida (# 22) que Uruguay no ha cumplido las obligaciones que le impone el Estatuto y otras reglas del Derecho Internacional a las que este se remite, especialmente: la de mantener informado a la Argentina y a CARU de sus actividades ³³; las de adoptar las medidas necesarias para preservar el medio ambiente acuático, impedir la polución, proteger la biodiversidad y las pesquerías; y las de proceder a un estudio ambiental completo y objetivo.

Afirma que el comportamiento uruguayo, que debe cesar inmediatamente para pasar a respetar escrupulosamente sus obligaciones, compromete su responsabilidad internacional debiendo reparar integralmente los perjuicios causados a Argentina. Por último se reserva el derecho a precisar o modificar su demanda.

En resumen, en su memoria (# 23), Argentina pide que la Corte deje constancia de que Uruguay al autorizar unilateralmente la construcción de las plantas de pasta de celulosa e instalaciones anexas (puertos) en violación de las disposiciones del Estatuto cometió los actos internacionalmente ilícitos que se enumeran, los que comprometen su responsabili-

dad internacional. Este pedido lo reitera en la réplica (# 23) y en la audiencia del 29/IX/09 (# 24).

En consecuencia de lo anterior pide a las corte varias declaraciones y condenas:

-Que Uruguay cese inmediatamente de realizar los actos internacionalmente ilícitos y retome la estricta aplicación de sus obligaciones según el Estatuto.

-Que se restablezca “in situ” y en el plano jurídico la situación que existía antes de la perpetración de los actos ilícitos del Uruguay. Lo que significa que se destruyan las obras realizadas en las plantas y el puerto.

-Que Uruguay indemnice por esto a la Argentina en un monto que, posteriormente, fijará la corte.

-Que Uruguay de garantías adecuadas de que se abstendrá en el futuro de desconocer el Estatuto y, especialmente su mecanismo de consulta.

Estos pedidos se repiten en la réplica y en la audiencia del 29/IX/09.

c. Los pedidos de las partes. Uruguay (## 23 y 24).

Uruguay, en su contestación, sobre la base de sus exposiciones y reservándose el derecho de complementarlos, solicita que se rechace la demanda argentina (# 23). Y en la dúplica concreta sus observaciones y pedidos (# 23).

-Afirma que Argentina no probó ningún perjuicio o riesgo en el río o en su ecosistema, que derive de los hechos realizados por Uruguay y que la demandante reputa como ilícitos y violatorios del Estatuto y, según ella, ameritan el desmantelamiento de las obras; a lo que se opone ya que esto causaría a la economía uruguaya un perjuicio considerable por pérdida de empleos e ingresos.

-Concluye que la demolición de las obras se traduciría en costos desproporcionados,

por lo cual la Corte no debe disponerla. Si, no obstante las pruebas aportadas por Uruguay (existencia del acuerdo Bielsa-Opertti, establecimiento del Grupo Técnico Binacional de Alto Nivel creado por los Presidentes en mayo 2005, y otras), la Corte entiende que Uruguay ha violado las obligaciones procesales del Estatuto, aquella puede dar un dictamen declaratorio a esos efectos, el que constituirá una forma de reparación adecuada.

-Agrega que si, no obstante las pruebas aportadas por Uruguay, la Corte entiende que la fábrica no satisface plenamente el cumplimiento de las obligaciones que tiene Uruguay de proteger el río y su medio acuático, la Corte puede ordenarle que adopte todas las medidas necesarias para adecuar la instalación de la fábrica a las obligaciones de fondo impuestas por el Estatuto.

-Expresa, además, que si no obstante la prueba aportada por Uruguay, la Corte entendiera que la conducta uruguaya ha ocasionado perjuicios al río o a la Argentina, puede condenar a Uruguay a indemnizar a aquella (arts. 42 y 43 del Estatuto).

-Por último Uruguay hace un pedido para que la Corte haga una declaración respecto a que ambas partes deben velar por el pleno respeto de todos los derechos, comprendidos los de Uruguay de continuar la explotación de la fábrica de Botnia conforme al Estatuto.

Sobre tales bases y reservándose el derecho de complementarlas, Uruguay pide a la Corte que rechace la demanda de Argentina y le reconozca el derecho de continuar explotando la fábrica de Botnia de acuerdo al Estatuto. Esto último lo reitera en la audiencia del 2/X/09 (# 24).

d. El marco jurídico y los hechos (## 25 a 47).

La Corte hace una somera descripción del marco jurídico específico en el cual se

inserta el conflicto (## 26 y 27). El Tratado de límites del río Uruguay del 7/IV/61, al que describe someramente deteniéndose en el art. 7, por el cual las partes se comprometen a acordar un Estatuto para la utilización del río, el que comprenderá previsiones sobre la conservación de los recursos vivos y sobre la polución de las aguas. Tal Estatuto se concreta el 27/II/975 regulando, entre los asuntos que al caso interesan: la navegación y las obras a realizar en el río (arts. 3 a 13), el aprovechamiento de sus aguas (arts. 27 a 29), la conservación, utilización y explotación de otros recursos naturales (arts. 35 a 39), la contaminación (arts. 40 a 43), a la que define como "...la introducción directa o indirecta, por el hombre, en el medio acuático de sustancias o energía de la que resulten efectos nocivos" (art. 40). Además establece una Comisión Administradora del río Uruguay –CARU– (arts. 49 a 57), un procedimiento conciliatorio para las controversias (arts. 58 y 59) y una cláusula compromisoria para la solución jurisdiccional de las mismas (art. 60).

El fallo luego describe el proceso de instalación del proyecto ENCE, indicando las acciones de ambos países en CARU y en otros ámbitos (## 28 a 36), y hace lo mismo respecto al proyecto Botnia (## 37 a 46).

5. Asuntos que se resuelven previamente.

a. Competencia de la Corte (## 48 a 60).

En el marco del Derecho internacional Público, sistema jurídico de coordinación (ver H.Arbut-Vignali, 2005, Sección II), y a diferencia de los sistemas jurídicos internos, la jurisdicción no es compulsoria, sino voluntaria: para que se abra la jurisdicción de la Corte y las partes tengan la

obligación de comparecer, ambas deben haber establecido que están conforme en someter su asunto a la Corte ³⁴.

Por estas razones, porque su competencia es facultativa, la Corte debió fundarla. Ambas partes estuvieron de acuerdo en que el art. 60 parágrafo 1 ³⁵ del Estatuto abría la competencia de la Corte para el conflicto, Argentina al demandar y Uruguay al contestar.

La Corte acepta la competencia que le otorga el art. 60 en base al acuerdo de las partes, pero hace notar que ambas divergen en cuanto a la amplitud de esta apertura: Argentina coloca en el ámbito de la jurisdicción de la Corte, algunos aspectos que Uruguay niega (# 48).

Argentina demanda a Uruguay por polución y daños ambientales causados en el río Uruguay en violación al estatuto y por el impacto del funcionamiento de la planta en el agua. Respecto a esto Uruguay admite la competencia de la Corte. Pero también Argentina demanda por contaminación atmosférica (aire), daños sonoros, visuales y malos olores que causaría la planta de Botnia y que afectarían el uso recreativo del río y la industria turística argentina en Gualaguaychú; fundamenta la apertura de la competencia para estos casos en el art.36 del Estatuto. Respecto a estos aspectos Uruguay no acepta la competencia de la Corte, aunque sí acepta que entraría en ella una polución atmosférica que tuviese efectos sobre la calidad de las aguas del río o sobre el medio acuático (# 49 y 50).

La Corte decide que el art. 60 le confiere, en principio competencia en el conflicto, en lo que están conformes ambas partes. Ingresa inmediatamente a considerar las discrepancias entre estas. En cuanto a la contaminación sonora y visual, la Corte entiende que esos aspectos no están cu-

biertos por el art. 36 y agrega: "...no ve en dicha disposición nada que pueda fundamentar tales demandas (de Argentina): , de dónde, las demandas relativas a la polución sonora y visual, no corresponden a la competencia que infiere a la Corte el art. 60 del Estatuto".

También la Corte decide que ninguna disposición del estatuto se ocupa de la cuestión de los malos olores. "En consecuencia y por las mismas razones, la demanda relativa al impacto que tendrían esos olores sobre el turismo en Argentina escapan a la competencia de la Corte..." y, además "...Argentina no ha aportado ningún elemento de prueba en cuanto a la relación que pudiere haber entre los malos olores alegados y el medio acuático del río." (# 52).

En estos parágrafos la Corte acoge dos posicionamientos uruguayos y rechaza tres pretensiones argentinas: acepta que el Estatuto no abre la competencia ni para la polución sonora y visual, ni para la contaminación atmosférica por malos olores, rechazando las pretensiones argentinas. Acepta también la posición uruguaya en cuanto a que si la polución atmosférica incidiera sobre la calidad de las aguas del río, al respecto se abriría la competencia de la Corte, pero también rechaza esto porque Argentina no ha probado este extremo.

b. Remisión del Estatuto al Derecho Internacional general (## 53 a 66).

Argentina sostiene que los arts. 1 y 41 del Estatuto configuran cláusulas de reenvío e incorporan al mismo las obligaciones que pesan sobre las partes en virtud de tratados multilaterales de Derecho Internacional general relativos a la protección ambiental y que la Corte tiene competencia para aplicarlos y decidir si, en este caso, Uruguay ha actuado o no conforme a ellos (# 53). Por esto la Corte debe determinar si el

art. 60 del Estatuto comprende también para el caso estas obligaciones (# 54).

Argentina funda su pretensión en el art. 31 3c del Convenio de Viena/1969 sobre el derecho de los tratados ³⁶ y en que el Estatuto "debe ser interpretado a la luz de los Principios de Derecho Internacional que regulan el derecho aplicable a los ríos internacionales ³⁷ y a aquellos que aseguran la protección del medioambiente ³⁸ (# 55).

En el # 56 menciona una serie de Convenciones que estarían comprendidas y cuyas reglas deberían aplicarse.

Uruguay acepta que el Estatuto debe interpretarse a la luz del Derecho Internacional general, pero discrepa con Argentina y entiende que, cualquiera sea esa interpretación "En todo caso, la Corte no tendría competencia para decidir sobre presuntas violaciones de obligaciones internacionales no previstas por el Estatuto de 1975" (# 57).

En los ## 58 a 62 la Corte realiza un detenido estudio de los arts. 1 del Estatuto, al que vincula con el art. 7 (## 59 y 60) y del art. 41 (## 61 y 62) y dice: "La Corte concluye que nada dentro del texto del art. 41 del Estatuto de 1975, respalda la tesis según la cual este texto constituiría una 'clausula de reenvío'. En consecuencia, las diferentes convenciones multilaterales mencionadas por Argentina, no están incorporadas al Estatuto de 1975. Por esta razón, ellas no están comprendidas en la clausula compromisoria y la Corte no tiene competencia para resolver la cuestión de saber si Uruguay ha cumplido las obligaciones que le incumben en virtud de esos instrumentos." (# 63).

Por tercera vez la Corte acoge una posición uruguaya y no hace lugar a la pretensión argentina. Finalmente la Corte examina la forma en que debe interpretarse el Estatuto en el caso (## 64 a 66).

6. Las alegaciones sobre violaciones de naturaleza procesal (forma) (## 67 a 158)

a. El planteo de la cuestión.

Argentina alega que, en el proceso de autorización de ENCE, Botnia e instalaciones conexas Uruguay ha violado las obligaciones de carácter procesal previstas en los arts. 7 a 12 del Estatuto y que estas están intrínsecamente ligadas a las obligaciones de fondo que el mismo establece, de dónde la violación de las primeras implica también las de estas últimas. Para resolver esta cuestión la Corte analizará cuatro asuntos.

b. Las relaciones entre las obligaciones de ambas naturalezas (## 71 a 79).

Argentina afirma que las disposiciones de carácter procesal de los arts. 7 a 12 del Estatuto tienden a lograr la utilización racional y óptima del río impidiendo que las partes actúen unilateralmente. Sostiene que todo desconocimiento de esos mecanismos entraña un atentado contra el objeto y fin del tratado y, en consecuencia también una violación de las obligaciones de fondo ya que ambas categorías son inseparables y se confunden (## 71 y 72).

Uruguay concuerda en lo primero, pero rechaza la pretensión Argentina de confundir ambas categorías, ya que deben apreciarse por separado (## 73 y 74).

La Corte recalca que el objeto y fin del Estatuto según el art. 1 consiste en lograr la mejor utilización del río mediante los mecanismos comunes, tanto de la CARU, como de las disposiciones de los arts. 7 a 12. Recuerda lo expresado en casos anteriores y en las Órdenes dictadas en este, en los cuales califica al régimen del Estatuto “de completo y novedoso” dónde ambos tipos de medidas se complementan perfectamente (## 73 y 74), pero agrega que el

Estatuto no dice que una violación de una obligación de naturaleza procesal, signifique automáticamente la de las obligaciones de fondo.

La Corte considera, en consecuencia de lo que antecede, que ciertamente existe un vínculo funcional, referido a la prevención entre las dos categorías de obligaciones..... pero que esos vínculos no impiden que los Estados partes sean llamados a responder por separado de unas y otras, según su propio contenido y asumir, si hubiere lugar, la responsabilidad derivada según el caso, de su violación.

La Corte, aceptando los aspectos en que concuerdan las partes, ante aquellos respecto a los que divergen, por cuarta vez acoge la posición uruguaya y no hace lugar a la pretensión de Argentina.

c. Articulación de las obligaciones procesales (## 80 a 122).

-Introducción (## 80 a 83). La Corte analiza el Estatuto en sus arts. 7 a 12 cuyos textos en francés transcribe, traduciendo al español el art. 7, comentando las diferencias y mencionando la versión inglesa (## 80 y 81), para expresar a continuación las posiciones de las partes.

Argentina, afirma que, al no respetar Uruguay la obligación de comunicar los proyectos a la CARU ³⁹, ha puesto en jaque el conjunto de los procedimientos previstos en los arts. 7 a 12 y concluye en que, por ello, ha violado el conjunto de las obligaciones de naturaleza procesal que le competen en virtud de tales artículos. También niega que esta situación se haya saneado por otros actos realizados. Uruguay sostiene que la acción de la CARU no es tan apremiante como lo sostiene Argentina y que las partes pueden convenir otras vías y recurrir a otros acuerdos de naturaleza procesal que le sustituya. La Corte, en consecuencia, se abocará a considerar la natu-

raleza y rol de la CARU e investigará la cuestión de si Uruguay ha respetado su obligación de informarla.

-Naturaleza y papel de la CARU (## 84 a 93). Según la posición uruguaya CARU no está dotada de voluntad autónoma siendo sólo un instrumento común para facilitar la cooperación entre los Estados partes y estos pueden apartarse de ella si lo entienden conveniente, cosa que han hecho en otras oportunidades. Desde que CARU no está habilitada para actuar por fuera de la voluntad de las partes, ellas pueden negociar directamente los asuntos que pudieren tratarse en su ámbito y acordar no informarla como está previsto en el art. 7. En cambio Argentina sostiene que el Estatuto no es un simple tratado bilateral sino que él institucionaliza “una cooperación permanente y estrecha donde CARU es un elemento central e ineludible” (## 84 y 85).

La Corte recuerda que en la Orden del 13/V/06, ella consideró a la CARU como “mecanismo común dotado de funciones reglamentarias, administrativas, técnicas, de gestión y de conciliación.....al que le está confiada la correcta aplicación de las disposiciones del Estatuto, administrando la gestión de los recursos fluviales compartidos..... mecanismo.....(que) ocupa un lugar muy importante en el régimen del tratado”. Esta idea que se ha formado la Corte del papel que juega la CARU, tendrá mucha gravitación al decidir sobre las obligaciones procesales⁴⁰. Reafirma que CARU tiene personerías jurídica, ejerce derechos, asume deberes y está habilitada para desarrollar sus competencias; por esto las partes no pueden unilateralmente eludir su gestión cuando lo consideren oportuno (## 86 a 92).

Concluye: “En consecuencia, la Corte considera que dada la amplitud y diversidad de las funciones que se le confían a la

CARU, las partes han entendido hacer de esta organización internacional un elemento central para el cumplimiento de sus obligaciones de cooperación establecidas en el Estatuto” (# 93).

Por primera vez la Corte adopta el criterio argentino sobre un punto y desecha las alegaciones de Uruguay.

-Obligación uruguaya de informar (94 a 111). Al respecto la Corte interpreta el Estatuto y sostiene que, según el la primer etapa del proceso que permite la utilización óptima del río, se inicia cuando la parte que construye una obra susceptible de causar un perjuicio sensible al mismo informa a CARU de su proyecto. Ambas partes están de acuerdo en que el proyecto en litis tiene capacidad como para abrir la posibilidad prevista en el Estatuto y en que CARU debe ser informada del mismo, pero discordan en cuanto al contenido de la información y en cuanto al momento en que CARU debe ser informada (## 94 a 100).

La Corte después de analizar el Principio de Prevención, la cooperación en el río Uruguay, el art. 7 del Estatuto, la actitud de Uruguay y la necesidad o no de informar a CARU (## 101 a 110), concluye en el # 111: “En consecuencia, la Corte concluye que Uruguay no ha informado a la CARU los trabajos proyectados antes de otorgar la autorización ambiental previa para cada fábrica y para la terminal portuaria adyacente a la planta de Botnia, por lo cual no ha respetado la obligación que le impone el art. 7 inc. 1 del Estatuto de 1975.

De esta manera se produce la primer decisión adversa para Uruguay.

-Obligación de Uruguay de notificar (## 112 a 122). Según el art. 7 inc. 2 del Estatuto, en estos casos “la parte interesada deberá notificar el proyecto a la otra parte a través de la Comisión”; según entiende la Corte para crear así las condicio-

nes de cooperación necesarias. A partir de la notificación corre un plazo de 180 días para que la otra parte se expida (art. 8). Si no hay objeciones, la parte interesada puede realizar o autorizar las obras (art. 9); si se objeta la obra, se hacen negociaciones (art. 11); y si no se llega a acuerdo dentro de 180, días se abre el recurso a la Corte del art. 60 (art. 12) (## 112 a 116).

Uruguay entiende que las evaluaciones a que conducen los arts. 7 a 12 fueron realizadas de acuerdo a la normativa interna uruguaya y transmitidas a Argentina. Argentina subraya que la información proporcionada era incompleta (## 117 a 118). La Corte entiende que la notificación es esencial en el proceso (# 115), que no se hicieron por medio de la CARU y sólo se concretaron después de librar las autorizaciones ambientales previas dadas a las fábricas. Uruguay no debió, antes de las notificaciones, librar las autorizaciones sobre la bases de las evaluaciones de DINAMA (## 119 a 121).

“La Corte concluye de lo precedente que Uruguay no ha cumplido con su obligación de notificar sus proyectos a Argentina a través de la CARU según dispone el art. 7 incs. 2 y 3 del Estatuto”. (# 122).

De esta forma se produce la segunda decisión adversa para Uruguay.

d. La alegada derogación del procedimiento del Estatuto (## 123 a 150).

-Planteo. La Corte se aboca al estudio de dos acuerdos invocados por Uruguay y que, según él, lo relevarían de las obligaciones procesales del Estatuto, sustituyéndolas (## 123 y 124). Se trata de los acuerdos Bielsa-Opertti y aquel que crea el Grupo Técnico de Alto Nivel: GTAN.

-El acuerdo Bielsa-Opertti del 2/III/04. La Corte señala que, después de que Uruguay emitiera la autorización ambiental previa a ENCE sin dar para ello participa-

ción a CARU, los ministros de ambos países llegan a un acuerdo verbal el 2/III/04, que está documentado en la sesión de CARU del 15/05/04⁴¹, sobre la forma en que Uruguay informaría a Argentina respecto a la instalación de las plantas y, en lo operativo, cómo se iba a realizar el monitoreo por CARU (# 125).

Uruguay entiende que por este acuerdo las partes, sin que hubiere impedimento para ello, acordaron tratar el proyecto de ENCE fuera de CARU y que el mismo puso fin a todo diferendo con Argentina respecto al procedimiento del Estatuto. Sostiene también que el acuerdo se extiende al proyecto Botnia, en la medida en que el plan PROCEL concernía a la actividad de las dos plantas (# 126).

Argentina sostiene que el acuerdo estaba destinado a hacer cumplir el procedimiento del Estatuto reintroduciendo el proyecto ENCE en la CARU; rechaza asimismo la extensión del acuerdo al proyecto Botnia (# 127).

La Corte entiende que ambas partes aceptan la existencia del acuerdo, pero discrepan en cuanto a su contenido y extensión. Establece que el acuerdo vincula a las partes y acepta que por él ellas podían apartarse del Estatuto (# 128). La Corte constata que Uruguay nunca comunicó a la CARU la información prometida por el entendimiento del 2/III/04, por lo cual este no pudo terminar el desacuerdo con Argentina sobre el procedimiento del Estatuto (# 129); y que cuando el acuerdo se concretó sólo existía el proyecto ENCE y, en consecuencia, no puede ser extendido a Botnia ya que las plantas recién se mencionaron conjuntamente después del 2/III/04 en el marco del plan PROCEL (# 130). La Corte concluye que no se puede considerar que el “entendimiento” del 2/III/04 tenga por efecto exonerar al Uruguay de cum-

plir las obligaciones de naturaleza procesal en el Estatuto (# 131).

Se produce así la tercera decisión contraria a Uruguay.

-El acuerdo que crea el Grupo Técnico de Alto Nivel (GTAN). Según un comunicado de prensa, por decisión de los Presidentes del 5/V/05 se crea el GTAN "...para complementar los estudios y análisis, el intercambio de informaciones y el seguimiento de consecuencias que tendrá, sobre el ecosistema del río....el funcionamiento de plantas de celulosa que se construyen..." (# 132).

Uruguay considera el comunicado de prensa como un acuerdo por el cual se llevan al GTAN las negociaciones previstas en el Estatuto. Y deduce que a partir de entonces ambas partes estaban de acuerdo con la construcción de las plantas, que sólo discutían sobre los riesgos ambientales y que, al no ponerse de acuerdo sobre estos es que Argentina lleva el caso ante la Corte por el art. 12 del Estatuto. Uruguay también sostiene que el Derecho Internacional general prohíbe que el Estado de origen ponga en marcha un proyecto mientras transcurren las negociaciones, pero que están autorizados los trabajos preparatorios que fueron los realizados por Uruguay y que estos no constituyen un hecho consumado que impida las negociaciones (# 133 y 134).

Argentina niega que del comunicado surja su acuerdo, ni que por él se haya aceptado la construcción de la planta, ni que el GTAN sustituya a la CARU. Afirma que se recurrió a la Corte por el art. 60 y no por el 12 del Estatuto. Concluye que la Corte debería pronunciarse sobre todas las violaciones a las disposiciones del Estatuto y no sólo sobre la construcción de las plantas (## 135 y 136)

Siguen largas consideraciones (## 137 a 148) en las que la Corte afirma que no es

diferente fundar la demanda en el art. 12 o en el 60; que el comunicado es un acuerdo para crear el GTAN con el fin de permitir las negociaciones, pero que no excluye las obligaciones del Estatuto, las que siguen en vigor y deben satisfacerse; que la constitución del GTAN no significa la aceptación de las plantas; y que Uruguay mientras se desarrolla el mecanismo no debe autorizarlas y menos construirlas. Por último ubica al Estatuto y su mecanismo de cooperación en el marco del Derecho Internacional general, especialmente el derecho de los tratados. Agrega la Corte que el mecanismo de cooperación no tendría sentido si la parte de origen autoriza o pone en marcha las obras antes de concluirlo.

Por último la Corte dictamina "...que el acuerdo que crea el GTAN no le ha permitido a Uruguay derogar sus obligaciones de informar y notificar conforme al art. 7 del Estatuto de 1975 y que, al autorizar la construcción de las fábricas y la terminal portuaria de Fray Bentos antes de finalizar el período de negociación, Uruguay no ha respetado la obligación de negociar prevista en el art. 12 del Estatuto. Uruguay ha desconocido, en su conjunto, el mecanismo de cooperación previsto en los arts. 7 a 12 del Estatuto de 1975". (## 149 y 150).

Es la cuarta decisión favorable a los pedidos argentinos y que condena a Uruguay.

e. Las obligaciones de Uruguay después de expirada la negociación (## 151 a 158).

Si las partes no llegan a un acuerdo después de los 180 días dispuestos por el art. 12 del Estatuto, se va al procedimiento del art. 60: cualquiera de las partes puede llevar el asunto ante la Corte (# 151).

Uruguay (# 152) sostiene que el Estatuto no reconoce un derecho de veto sobre los proyectos iniciados y que en él no exis-

te ninguna obligación de no construcción hasta que la Corte se pronuncie. Ante la carencia de disposición del Estatuto entiende que para complementarlo debe irse al Derecho Internacional general, citando el Proyecto de la Comisión de Derecho Internacional 2001 sobre prevención de daños transfronterizos el que permite autorizar las obras.

Argentina (# 153) entiende que el art. 12 del Estatuto determina que la Corte tiene la decisión final si no se llega a acuerdo y que no se pueden iniciar las obras hasta que esta adopte decisión. Sostiene que en ese caso no hay veto porque, o se llega a un acuerdo o la Corte decide y que, Uruguay al poner en marcha las obras ha violado el Estatuto.

La Corte expresa que no existe en el Estatuto la obligación de no construcción que recaería sobre Uruguay entre el fin del período de negociación y la decisión de la Corte, por lo cual el Estado de origen del proyecto, al finalizar el período de negociación puede, a su riesgo, proceder a la construcción; rechaza asimismo la interpretación de Argentina de los arts. 9 a 12 (# 154). Y concluye de lo que precede que ninguna obligación de ‘no construcción’ pesa sobre Uruguay después del período de negociaciones previsto por el art. 12, que expiró el 3/II/06, cuando las partes constataron el fracaso de las negociaciones en el GTAN. En consecuencia el comportamiento ilícito de Uruguay (constatado en el # 149), no podía extenderse sino hasta esa fecha (# 157).

Es el quinto pronunciamiento en que la Corte acoge la argumentación uruguaya frente a las pretensiones argentinas y además limita en el tiempo el incumplimiento a que se hace referencia a fines del literal anterior.

7. Las obligaciones de fondo (## 159 a 266).

a. Introducción.

Antes de analizar las acusaciones de violación que formula Argentina contra Uruguay (ver literales c a f), la Corte examinará dos cuestiones preliminares referidas a la prueba (ver literal b) (#159).

b. Carga de la prueba y prueba de peritos.

-Carga de la prueba. Argentina sostiene que las disposiciones del Estatuto (Principio de Precaución) determinan la inversión de la carga de la prueba recayendo esta sobre Uruguay, el que deberá demostrar que la fábrica no causa daño significativo al medioambiente; y que la carga no debe pesar sólo sobre Argentina, ya que el Estatuto impone a las dos partes la obligación de convencer: una debe probar lo inocuo del proyecto y la otra su nocividad (# 160).

Uruguay estima que la jurisprudencia de la Corte indica que la carga de la prueba corresponde al demandante, en el caso Argentina, y que, aunque la pretensión de esta fuere fundada, nada cambiaría dada la debilidad de sus argumentaciones y la fortaleza de la prueba de origen independiente proporcionada por Uruguay. Asimismo rechaza tanto la afirmación que el Estatuto invierte la carga de la prueba, como que la haga compartida (# 161).

Citando jurisprudencia, la Corte sostiene que quién alega debe probar: el demandante su acusación, teniendo el demandado que cooperar con la Corte probando sus descargos. En relación con las alegaciones de Argentina, entiende “...que mientras que el Principio de Precaución, si bien puede ser relevante en la interpretación y aplicación de las cláusulas del Estatuto, de ello no se sigue que opere una inversión en la

carga de la prueba. La Corte es también de la opinión que no hay nada en el Estatuto de 1975 que indique que el mismo impone la carga de la prueba en forma igual a ambas partes.” (## 162 a 164).

Por sexta vez la Corte acoge los argumentos uruguayos y deja de lado los argentinos.

-Prueba de peritos. Ambas partes han suministrado en su respectivo apoyo, gran volumen de información sobre los hechos alegados y datos de carácter científico, así como informes y estudios de expertos. Al respecto difieren sobre la autoridad y confiabilidad de las mismas. “La Corte, de acuerdo con su práctica dispone que hará su propia determinación de los hechos, sobre la base de la evidencia que le fue presentada, y después aplicará las normas relevantes del Derecho Internacional...” (## 165 a 168).

En este caso la Corte no da la razón a ninguna de las partes, solo afirma su independencia y se sitúa por encima de la disputa de los Estados.

La Corte entrará a examinar las alegaciones de Argentina sobre las violaciones que ha cometido Uruguay a los arts. 1, 27, 35, 36 y 41 del Estatuto y a otras normas del Derecho Internacional general, alegaciones que son rechazadas por Uruguay en cuanto argumenta que el art. 27 del Estatuto le autoriza a utilizar las aguas del río con fines domésticos, sanitarios, industriales y agrícolas (# 169).

c. Utilización óptima y racional del río (art. 1).

Argentina sostiene que Uruguay ha violado sus obligaciones al no consultarla sobre las medidas para evitar una modificación del equilibrio ecológico y para prevenir la contaminación. Argentina también sostiene que al interpretar el Estatuto de acuerdo a los Principios de Uso Equitativo

y Razonable, se deben tomar en cuenta todos los usos tradicionales y legítimos del río preexistentes, incluso los recreativos y turísticos (# 170). Uruguay estima no haber violado el principio de uso equitativo y razonable y que nada determina la prevalencia de los usos preexistentes como el turismo y la pesca (# 171). Tampoco están de acuerdo las partes sobre el derecho de cada una de usar las aguas en su jurisdicción (# 172).

La Corte, después de varias consideraciones y el estudio de los arts. 7 del Tratado, 1, 7 a 12, 27, 36 y 41 del Estatuto y del papel de la CARU (## 173 a 176), concluye en que “...la opinión de la Corte es que el art. 27 contiene esta interconexión estrecha entre el aprovechamiento equitativo y razonable de un recurso compartido y la necesidad de conciliar el desarrollo económico y la protección ambiental que constituye la esencia del desarrollo sustentable. (# 177).

En este ítem la Corte, aunque expresamente no se pronuncia sobre las razones de las partes, por séptima vez apoya los intereses de Uruguay al abrir la puerta a la idea de desarrollo sustentable.

d. Velar por la gestión del suelo y los bosques.

En mérito a lo dispuesto por el art. 35 del Estatuto (# 178) Argentina sostiene que las plantaciones de eucaliptus impulsadas por Uruguay para abastecer la fábrica de Botnia inciden no sólo en la gestión del suelo y los bosques, sino también en la calidad de las aguas del río. Uruguay contesta que Argentina no expuso al respecto ningún argumento fundado (# 179). La Corte concluye que Argentina no ha establecido el fundamento de sus alegaciones sobre este punto” (# 180).

Por octava vez la Corte acoge los argumentos uruguayos y rechaza los de Argentina.

e. Coordinar las medidas apropiadas para mantener el equilibrio ecológico.

Argentina acusa a Uruguay de violar el art. 36 al no coordinar tales medidas con ella a través de CARU, afirmando que los desechos tóxicos de Botnia modifican el equilibrio (floraciones de algas y rotíferos –gusanos- mal formados) (# 181) y que los arts. 36 y 41 imponen una obligación de resultado (# 186). Uruguay sostiene que no ha violado la norma, que la planta cumple los requerimientos de CARU (# 182) y que el articulado impone una obligación de comportamiento.

La Corte analiza el art. 36 y sus desarrollos en el Digesto de CARU; entiende que el art. 36 obliga a las partes a adoptar medidas para impedir las modificaciones al equilibrio ecológico tanto en el marco de la CARU como particularmente y que impone una obligación de comportamiento (## 183 a 188). “La Corte concluye de lo que antecede que Argentina no ha demostrado de manera convincente que Uruguay en violación del art. 36 se haya rehusado a tomar parte en los esfuerzos de coordinación previsto en el mismo. (# 189).

Es la novena vez que la Corte rechaza una petición Argentina, acogiendo los argumentos de Uruguay.

f. Impedir la polución y preservar el medio acuático.

i) Planteo del asunto. La Corte transcribe el art. 41 (# 190) y expone las posiciones de las partes. Argentina sostiene que Uruguay ha violado estas obligaciones al autorizar la descarga de nutrientes adicionales desconociendo las disposiciones del Estatuto y de la convención Ramsar; agrega, además que la obligación de prevenir la contaminación es de resultado y se extiende al medio acuático y a cualquier otro uso razonable, incluido el turismo y los usos recreativos (# 191). Uruguay entiende que

el art. 41 no prohíbe toda descarga sino sólo las que excedan los estándares acordados en la CARU y que produzcan efectos dañinos (contaminación según el art. 40), que crea una obligación de conducta y que todo ello poco importa ya que, Uruguay, ha cumplido su deber de prevención de la contaminación al exigir que las plantas cumplan con los estándares de la mejor tecnología disponible (BAT) (# 192).

ii) Metodología de análisis. Citando su propia jurisprudencia la Corte determina que analizará el art. 41 partiendo de que el Derecho Internacional ambiental establece para los Estados la obligación de velar para que las actividades realizadas en su territorio o zonas bajo su contralor no contaminen a otros Estados o zonas libres de jurisdicción y que las partes deben de estudiar conjuntamente los efectos de sus emprendimientos sobre el medio ambiente.

Pasando a analizar el art. 41, entiende: 1°. Que él distingue entre la función reglamentaria conferida a CARU por el Estatuto y las obligaciones que impone a las partes de adoptar normas y tomar medidas individuales en su ordenamiento para proteger el medio acuático e impedir la polución. 2°. Que resulta de la lectura del art. 41 cuales son las normas y métodos que se deben adoptar conforme a las reglas internacionales. 3°. Que estas obligaciones deben cumplirse con la debida diligencia, ejerciendo cierta vigilancia respecto a su puesta en práctica por instituciones públicas y privadas y cuidando de que sean conformes a los parámetros y a las normas técnicas internacionales. 4°. Que la obligación de impedir la polución debe determinarse a la luz del art. 40 (“...el término polución indica la introducción directa o indirectamente por el hombre de sustancias o energías nocivas en el medio acuático”) y la definición de efectos nocivos del Digesto de la

CARU (“...toda alteración de la calidad de las aguas que impida o dificulte cualquier uso legítimo de las mismas, produciendo efectos venenosos o riesgos a los recursos vivos, riesgos a la salud humana, amenazas a las actividades acuáticas, comprendida la pesca, o la reducción de las actividades de recreación”).

La Corte entiende que las normas consagradas por la CARU conciernen en especial a la calidad de las aguas estableciendo los límites generales y que la reglamentación es de cuenta de las partes. Tanto Uruguay como Argentina las han concretado en sus respectivos derechos y, concluye la Corte en que “...aplicará, además del Estatuto de 1975, estos dos conjuntos de reglas (nacionales) para determinar si las partes han violado sus obligaciones....en lo que concierne a las descargas de efluentes de la planta y el impacto de las mismas sobre la calidad de las aguas, el equilibrio ecológico y la diversidad biológica del río”. (## 193 a 202).

iii) Evaluación del impacto ambiental. –Planteo del asunto. Las partes están de acuerdo en la necesidad de evaluar el impacto ambiental y en que tal evaluación debe hacerse antes de autorizar las construcciones. En cambio difieren en cuanto al alcance y contenido del estudio. Argentina entiende que Uruguay ha faltado a su obligación de realizar la evaluación antes de otorgar la autorización y que el estudio no es satisfactorio, especialmente porque no ha tenido en cuenta el conjunto de impacto potencial de la planta, tal como lo exigen la práctica y el Derecho Internacional. Uruguay acepta la necesidad del estudio del impacto ambiental, pero sostiene que el Derecho Internacional no impone ninguna condición en cuanto a su contenido; agrega que según la práctica y el Proyecto de la Comisión de Derecho Interna-

cional 2001, sólo cabe exigir el análisis del eventual impacto negativo transfronterizo del proyecto sobre los seres humanos, los bienes y el medio ambiente de otros Estados, sin ser necesario evaluar los riesgos lejanos o puramente teóricos (# 203).

La Corte entiende que se debe llevar a cabo el estudio de impacto ambiental y que el art. 41 a del Estatuto “debe ser interpretado de acuerdo a la práctica reciente” (# 204). Observa que ni el Estatuto, ni el Derecho Internacional general especifican el alcance y contenido de tal estudio, por lo tanto corresponde a cada Estado determinarlo; también considera que debe ser realizado antes de poner en marcha el emprendimiento, prologándolo después con un monitoreo continuo (# 205). Pasará de inmediato a analizar dos puntos específicos: elección del sitio y consulta a las poblaciones.

-Elección del sitio. Argentina entiende que el estudio de impacto ambiental hecho por Uruguay es inadecuado porque no existieron estudios de sitios alternativos para la instalación y que el sitio elegido es particularmente sensible e inadecuado (# 207). Uruguay contesta dando las razones para la elección y afirma haber hecho estudios de sitios alternativos. La Corte primero analiza si se tuvieron o no en cuenta distintas opciones y concluye: “Consecuentemente, la Corte no está convencida del argumento de Argentina según el cual no se realizó por Uruguay una evaluación de los diferentes puntos de instalación posibles antes de la instalación definitiva de la fábrica”, (# 210).

Por décima vez la Corte rechaza los argumentos argentinos y acoge los de Uruguay.

La Corte analiza luego si el emplazamiento elegido es adecuado y lo hace a la luz de los estándares de la calidad de las aguas establecidos por CARU, los cuales “debe(n)

haber tomado en cuenta la capacidad del cuerpo de agua receptor y la sensibilidad de las aguas del río”, y concluye “Consecuentemente, en la medida en que no se establezca que las descargas de efluentes de la planta Orión (Botnia) violaron aquellos estándares en términos del nivel de contaminación, la Corte no está en capacidad de concluir que Uruguay ha violado sus obligaciones”. (## 211 a 214).

Por décima primera ocasión se rechaza la pretensión de Argentina por falta de prueba y se excluye de responsabilidad a Uruguay.

-Consulta a las poblaciones. Ambas partes concuerdan en que las poblaciones afectadas deben ser consultadas. Argentina sostiene que el Derecho Internacional impone esa obligación citando la Convención Espoo, el Proyecto de la Comisión de Derecho Internacional 2001 y los principios y objetivos del PNUMA. Uruguay niega que las disposiciones citadas por Argentina den sustento a la obligación de consultar, agregando, además, que tales consultas fueron realizadas (# 215). “La Corte estima que, de los instrumentos invocados por Argentina, no se desprende ninguna obligación jurídica de consultar a las poblaciones afectadas” y, después de relacionar actividades (## 217 218), que “A la luz de lo expuesto, la Corte constata que tuvieron lugar las consultas por Uruguay a las poblaciones afectadas” (# 219).

Por decimo segunda vez la Corte da la razón a Uruguay.

iv) Técnicas de producción utilizadas por Botnia. Argentina sostiene que Uruguay no ha adoptado las medidas apropiadas para impedir la polución, que en Botnia no se utilizan “las mejores técnicas disponibles”, exigencia que resulta de la convención COPs incorporada al Estatuto por la “clausula de reenvío” del art. 41 a. Uru-

guay refuta la primera afirmación en base a informes y estudios, asegurando que se han utilizado las mejores técnicas disponibles de acuerdo a las normas de la Unión Europea (# 220).

En especial Argentina denuncia que la planta no hace “tratamiento terciario a los efluentes” antes de verterlos y que la fábrica carece de una pileta de urgencia, libre y adecuada para contener los desbordes repentinos de efluentes que se puedan producir. Uruguay manifiesta que los expertos no han entendido necesario el “tratamiento terciario” y que el mismo, de utilizarse, sería perjudicial; agrega que las técnicas de blanqueamiento son las adecuadas y las piletas de urgencia instaladas son suficientes habiendo sido evaluados los riesgos (## 221 y 222).

La Corte observa que el art. 41 impone a las partes el deber de actuar bajo las directivas y recomendaciones de los organismos técnicos internacionales, que las técnicas utilizadas son adecuadas y “estima que....ningún elemento de prueba concurre en apoyo de la pretensión Argentina según la cual la fábrica de Botnia no aplica las mejores técnicas disponibles en cuanto al desecho de efluentes...”. (## 223 a 225).

Luego la Corte recuerda que Uruguay ha suministrado numerosa información relativa a la vigilancia de los efluentes de Botnia, por lo que “...Estima que Argentina no está en desventaja en lo que concierne a la producción de elementos probatorios relativos a los desagües de los efluentes de la fábricas de pasta de celulosa” (# 226).

En cuanto a la determinación del porcentaje de la concentración de la polución de la planta de Botnia en relación a los límites reglamentarios y otros parámetros que se señalan, la Corte, luego de mencionar varios parámetros, expresa que “Argentina tampoco alega ninguna falta de cumplimien-

to por la planta de Botnia de las normas de CARU relativas a los efluentes...” (# 227).

Después de analizar una serie de parámetros y las concentraciones de algas del 19/01/08, la Corte concluye: “Sin embargo, en ausencia de elementos de prueba que establezcan de manera convincente que no se trata de un episodio aislado mas bien que de un problema duradero, la Corte no puede concluir que Uruguay ha violado las obligaciones del Estatuto de 1975”. (# 228).

Con estos cuatro pronunciamientos, el respaldo a los argumentos uruguayos y su acogida, a la vez que el rechazo de las pretensiones argentina, llega al número decimo sexto.

v) Impacto de los hechos sobre la calidad de las aguas. En los últimos tres años, las partes han suministrado a la Corte gran cantidad de documentos relativos a la **calidad de las aguas, a la situación atmosférica y a otros indicadores ambientales** registrados después de la instalación de la fábrica (##229 y 230). Argentina sostiene que los informes uruguayos son insuficientes e incompletos; Uruguay rechaza tal afirmación y señala que, incluso, Argentina se ha basado en datos uruguayos para sus evaluaciones; Argentina no niega esto último (# 231). La Corte describe la situación y pasa a analizar las pruebas aportadas sobre los parámetros y sistemas particulares que son objeto de controversia (## 232 a 237), dando sus conclusiones sobre diversos aspectos: oxígeno disuelto, fósforo, sustancias fenólicas, presencia de nonilfenoles, dioxinas y furanos.

-Oxígeno disuelto (## 238 y 239). Argentina alega que las actividades de la planta han disminuido el mínimo de este elemento en las aguas: 5.6 mg/L. “...la Corte estima que esta alegación hecha por Argentina no fue probada”.

-Fósforo (## 240 a 250). Ambas partes coinciden en que su nivel en el río es alto. Argentina sostiene que es la planta de Botnia la que ha causado la eutrofización del río, el aumento de la concentración de fosfatos y la floración de algas. Uruguay lo niega. “La Corte estima que.....la planta Botnia, hasta el presente, ha cumplido con el estándar previsto en materia de descarga de fósforo total.” (# 243); agregando: “La Corte considera que la cantidad de descarga de fósforo total en el río que puede ser atribuida a la planta Botnia, es insignificante en términos proporcionales comparado con.....otras fuentes” (# 247); y en cuanto a las floraciones de algas concluye: “...no se ha establecido de modo satisfactorio para la Corte que el episodio de floración de algas del 04/02/09 fuera causado por las descargas de nutrientes de la planta de Botnia”. (# 250).

-Sustancias fenólicas (## 251 a 254). Argentina afirma que la emisión de contaminantes por Botnia ha violado los estándares de CARU en relación a las sustancias fenólicas; Uruguay lo niega afirmando que los datos indican que los estándares ya había sido excedidos anteriormente a la instalación. “...la Corte concluye que la evidencia resulta insuficiente para atribuir a la actividad de la planta Botnia el incremento en el nivel de concentración de sustancias fenólicas en el río”. (# 254).

-Presencia de nonilfenoles en el medio acuático (## 255 a 257). Argentina sostiene que la planta de Botnia emite o ha emitido nonilfenoles que perjudican al medio acuático y a su fauna. Uruguay rechaza que la planta los produzca, negando además que la misma utilice tal elemento en cualquiera de las etapas del proceso de producción, ni tampoco para la limpieza de la planta. La Corte en su decisión expresa:

“...Argentina, no ha presentado en opinión de la Corte, evidencia clara que establezca un vínculo entre los nonilfenoles hallados en las aguas del río y la planta Botnia.....concluye que no hay evidencia en las actuaciones que satisfaga el reclamo hecho por Argentina...”. (# 257).

-Las dioxinas y furanos (## 258 y 259). Argentina manifiesta que de sus estudios en ciertos peces (sábalos), resulta que presentan índices altos de dioxinas y furanos, lo que demostraría un aumento de esas sustancias en el río después de la entrada en funcionamiento de Botnia. Uruguay rechaza la afirmación que atribuye a Botnia tales aumentos. “La Corte considera que no hay evidencia clara que vincule la presencia de dioxinas y furanos en el río con el funcionamiento de Botnia”. (# 259).

Con estas siete decisiones de la Corte rechazando las pretensiones argentinas y atendiendo a los argumentos uruguayos se llega al pronunciamiento vigésimo tercero a favor de Uruguay.

vi) Efectos sobre la biodiversidad (## 260 a 262). Argentina dice que Uruguay ha omitido adoptar todas las medidas necesarias para proteger y preservar la biodiversidad biológica en el río Uruguay y sus áreas de influencia; cita, como aplicables al caso a través de la “clausula de reenvío” del art. 41 a, los convenios de CITES, sobre la biodiversidad y Ramsar; afirma que se han constatado anormalidades en organismos acuáticos y peces; también reclama porque dice que el funcionamiento de Botnia coloca en riesgo a los Esteros de Farrapos ubicados en el margen argentino de la frontera, al sur de la represa del Salto Grande. Uruguay afirma que no se ha demostrado que él violase la convención sobre biodiversidad, que los Esteros de Farrapos

no están comprendidos como sitio Ramsar en peligro y que no es creíble que se hayan producidos los efectos denunciados por Argentina sobre peces y rotíferos. La Corte considera que dentro de la obligación de preservar el medio acuático se comprende la fauna y flora del río, “...sin embargo, no ha hallado suficiente evidencia para concluir que Uruguay no respetó su obligación de preservar el medio acuático incluyendo la protección de su fauna y flora...” (# 262).

Por vigésimo cuarta vez la Corte rechaza una pretensión de Argentina.

vii) La contaminación atmosférica (## 263 y 264). Argentina afirma que la planta de Botnia produce contaminación atmosférica, sonora y visual, la que impacta negativamente en el medio acuático. Uruguay sostiene que la Corte no tiene jurisdicción sobre estos temas y que, además, los reclamos argentinos no son fundados. La Corte manifiesta que sobre la contaminación sonora y visual ya se pronunció diciendo que no tenía jurisdicción (# 52). En cuanto a la contaminación atmosférica, si esta depositara sustancias nocivas en el medio acuático, entrarían en su competencia. No obstante “...en virtud de las determinaciones de la Corte con respecto a la calidad del agua, la Corte opina que las actuaciones no muestran ninguna evidencia clara de que sustancias tóxicas hayan sido introducidas en el medio acuático del río como consecuencia de las emisiones atmosféricas de la planta de Botnia”. (# 264).

Es la vigésimo quinta vez que la Corte rechaza una pretensión argentina y que respalda a Uruguay.

viii) Conclusiones sobre el art. 41 (# 265). La Corte decide por lo anterior que nada demuestra que Uruguay no haya actuado con diligencia o que Botnia, desde

que comenzó a funcionar, haya causado efectos deletéreos, o daños a los recursos vivos, o daños a la calidad del agua, o daños al equilibrio ecológico del río. “Por lo tanto, sobre la base de las evidencias que le han sido presentadas, la Corte concluye que Uruguay no ha violado sus obligaciones de conformidad con el art. 41”.

Vigésimo sexta ocasión en que la Corte da la razón a la posición uruguaya: Botnia no contamina más allá de los parámetros admisibles. Pero, de los argumentos de las partes y de las decisiones de la Corte surge otra evidencia: el río Uruguay en muchos parámetros está contaminado más allá de lo admisible. La propia Argentina lo afirma. Si no es Botnia la responsable ¿Quién es?

ix) Obligaciones de monitoreo. Se establecen en el # 266 del fallo cuyo tenor literal es muy importante de considerar (verlo infra Numeral 10 d i). En el mismo la Corte impone tres obligaciones, dos de ellas a ambas partes: el control de las aguas en todo el río (primera) y, para ello, la continuación de la cooperación mutua en la CARU (tercera). La otra, el monitoreo de la planta (segunda), sólo se le impone a Uruguay y, de esta manera se le reconoce el derecho de cumplir con esa obligación como mejor entienda: actuando solo y en exclusividad y asumiendo la consiguiente responsabilidad; o confiando el monitoreo a un grupo técnico ajeno a las partes; o realizándolo conjuntamente con la contraparte; o hacerlo con esta y también con el otro tributario del río, Brasil; o imaginar otra modalidad diferente. Uruguay tiene la obligación de monitorear la planta para que esta funcione bien y no contamine y así proteger los intereses de todos. También tiene el derecho de hacerlo en la modalidad que mejor ampare sus derechos y el despliegue de su soberanía.

8. Conclusiones finales y fallo (## 267 a 282).

En esta parte se resumen y concretan los desarrollos anteriormente analizados. La Corte recuerda su conclusión de que Uruguay no respetó sus obligaciones procesales y pasa a analizar las consecuencias de esto. Recuerda que Argentina solicitó el cese inmediato de los ilícitos y “La Corte considera que la determinación del comportamiento ilícito de Uruguay respecto de sus obligaciones de naturaleza procesal, constituye “per se” una medida de satisfacción para Argentina. Dado que las violaciones por parte de Uruguay respecto de las obligaciones de naturaleza procesal ocurrieron en el pasado y ya no son exigibles, no corresponde ordenar su cese”. (## 267 a 269).

Recuerda que Argentina sostiene que esto es insuficiente dado que las obligaciones procesales y las de fondo están íntimamente relacionados y, en consecuencia reclama “restituir en los hechos y en el derecho la situación que existía antes de que los actos internacionalmente ilícitos fueran cometidos”; si se atendiera a este pedido la planta de Botnia y su puerto deberían de ser desmanteladas. La Corte, analiza: los argumentos de Argentina y de Uruguay; las disposiciones sobre responsabilidad de los Estados recogidas por la Comisión de Derecho Internacional; su propia jurisprudencia; las disposiciones del Estatuto; y el Derecho Internacional consuetudinario. De esto concluye afirmando que resulta innecesario determinar si los arts. 42 y 43 del Estatuto establecen la compensación y no la restitución como forma de reparación y que de ellos no puede inferirse que se impida toda otra forma de reparación que no sea la compensación. Recuerda que las obligaciones de naturaleza procesal no suponen para Uruguay una prohibición, una

vez concluido el período de negociación, de construir la planta en ausencia de consentimiento Argentino. Dice que la planta comenzó a construirse antes de finalizar las negociaciones, con lo cual se violaron obligaciones procesales aunque no de fondo por lo cual “...ordenar el desmantelamiento de la planta no constituiría.....una forma de reparación apropiada a la violación de las obligaciones de naturaleza procesal” (## 270 a 275).

Concluye también en que “Dado que Uruguay no ha incumplido las obligaciones de fondo.....no es de recibo la demanda entablada por Argentina relativa a la compensación por los perjuicios alegados en diversos sectores de la economía, especialmente el turismo y la agricultura” (# 276).

Señala que Argentina solicita a la Corte que imponga a Uruguay el dar garantías adecuadas de que en el futuro no obstaculizará la aplicación del Estatuto, pero “La Corte no alcanza a ver ninguna circunstancia especial en el presente caso, que requiera ordenar una medida tal...” y agrega luego: dado que la buena fe debe presumirse (## 277 y 278).

Recuerda también que Uruguay ha solicitado se le confirme en su derecho de continuar operando la planta de Botnia, en tanto Argentina pide que esto sea rechazado. La corte expresa “Si bien la Corte no está obligada a decidir sobre la admisibilidad de esta solicitud de Uruguay, le es suficiente comprobar que no tiene ninguna consecuencia práctica, al no haberse hecho lugar a las demandas de Argentina en relación a la violación de las obligaciones de fondo y con el desmantelamiento de la planta de Orión (Botnia) por parte de Uruguay. (# 280).

Finalmente, la Corte en el # 281 (verlo infra Numeral 10 d ii) expresa que el Estatuto obliga a las partes a cooperar entre si

para cumplir con los propósitos del mismo y extiende esa obligación al monitoreo de la planta de Botnia. Argentina ha pretendido encontrar en esta disposición un respaldo para exigir el monitoreo conjunto de la planta. Esto no es lo que resulta de un detenido análisis del texto. Según el mismo, Uruguay y Argentina están obligados **a cooperar** en el monitoreo y control de la planta; no necesariamente a hacer el monitoreo conjuntamente. El monitoreo y control de la planta podrá hacerlo únicamente Uruguay, y en este caso Argentina deberá cooperar; lo podrá hacer un tercero imparcial, debiendo cooperar con él Uruguay y Argentina; o se podrá hacer de cualquier otra manera satisfactoria siempre que ambos cooperen. Las referencias del # 281, evidentemente oscuras en su expresión, se aclaran totalmente en respaldo de lo que expresamos, si se tiene en cuenta lo dispuesto en el # 266 (ver supra Numerales 3 i y 7 f ix)

La Corte, en el # 282 e integrada por M.Tomka (Eslovaquia, vicepresidente en ejercicio de la presidencia), Koroma (Sierra Leona), Al-Khasawneh (Jordania), Simma (Alemania), Abraham (Francia), Keith (Nueva Zelanda), Sepúlveda-Amor (México), Bennouna (Marruecos), Skotnikov (Rusia), Cançado-Trindade (Brasil), Yusuf (Somalia), Greenwood (Reino Unido), Vinuesa (ad-hoc por Argentina) y Torres-Bernardez (España, ad-hoc por Uruguay), resuelve:

Por 13 votos contra 1 (en contra Torres-Bernardez): “Que la República oriental del Uruguay ha violado sus obligaciones de naturaleza procesal que le incumben en virtud de los arts. 7 a 12 del Estatuto del río Uruguay de 1975 y que la constatación por la Corte de esta violación constituye una satisfacción suficiente”.

Por 11 votos contra 3 (en contra Al-Kasawneh, Simma y Vinuesa): “Que la Re-

pública oriental del Uruguay no ha violado las obligaciones de fondo que la incumben en virtud de los arts. 35, 36 y 41 del Estatuto del río Uruguay de 1975”.

Por 14 votos (unanimidad): Que se rechazan los demás petitorios de las partes”. (# 282).

9. Las opiniones disidentes o individuales y declaraciones.

a. Opinión disidente de Al-Khasawneh (Jordania) y Simma (Alemania).

Estos jueces coinciden con la Corte, en cuanto a la violación por Uruguay de las obligaciones procesales, pero no comparan el que este haya cumplido con todas sus obligaciones de fondo, porque entienden que es difícil acompañar a la Corte en su posición respecto a que el incumplimiento de las obligaciones procesales no incide sobre las de fondo.

La discrepancia más trascendente es respecto a la metodología adoptada por la Corte. Estos jueces hubieran preferido situar el caso en el marco de una sociedad de riesgos. Critican a la Corte por su actitud tradicional al momento de evaluar la prueba, piensan que ella se encontraba habilitada para asumir una actitud protagónica adoptando un posicionamiento prospectivo, haciendo una evaluación profunda de los riesgos y adoptando una lógica preventiva y no correctiva.

Se preocupan por que la Corte no haya aprovechado el caso abriendo rumbos para otros en los que haya que evaluar elementos de prueba complejos. Concluyen expresando que “Deploran que la Corte haya dejado pasar, en este asunto, la ocasión de demostrar a la Comunidad Internacional que posee la capacidad y la voluntad de abordar los diferendos científicamente complejos en la forma más moderna”.

b. Opinión disidente de Vinuesa (Argentina, juez ad-hoc de la misma).

Este juez ad-hoc comparte las posiciones de la Corte en cuanto ella condena a Uruguay por incumplimiento de sus obligaciones de forma, discrepa con ella por no vincular estas con las obligaciones de fondo y rechaza la decisión en cuanto esta afirma que Uruguay cumplió sus obligaciones de fondo. Se preocupa también por la falta de certeza científica de los elementos de prueba y afirma que se podía haber pedido la opinión de un experto independiente.

c. Opinión individual de Keith (Nueva Zelanda).

Este juez también se manifiesta partidario de una posición de la Corte más activa en materia de prueba; pero no avanza como los dos primeros (literal a) en cuanto a la sociedad de riesgo. Dice no estar de acuerdo con la Corte en cuanto a que el incumplimiento de Uruguay cesara al concluir el período de negociaciones.

d. Opinión individual de Cançado Trindade (Brasil).

Cançado dice adherir a la posición de la Corte, pero que no acompaña todos sus razonamientos, especialmente el haber dejado de considerar (y aplicar en el caso) los Principios Generales de Derecho. A partir de ahí hace un largo desarrollo teórico doctrinario sobre la importancia que tienen como fuente estos Principios, incluyendo en ellos a los del ámbito doméstico, a los propios del Derecho Internacional y, a través de estos, a los Principios Generales de la Protección Ambiental; sostiene que estos son aplicables al caso a través del Estatuto del río Uruguay. Recuerda la aplicación hecha anteriormente por esta Corte y su predecesora, de estos Principios, los que, subraya, son fuente del Derecho Internacional⁴². Cançado también analiza los Principios de Prevención, de Precaución, de

Solidaridad Intergeneracional y de Desarrollo Sustentable; menciona el problema de los riesgos y el de la inseguridad de las conclusiones científicas.

Después de estas exposiciones doctrinarias, Cançado discrepa con la forma de encarar la prueba afirmando que la Corte debía haber actuado por iniciativa propia y que si lo hubiere hecho pudiera haber sido otra la decisión sobre las obligaciones de fondo.

Luego adopta, respecto a la CARU y al sistema jurídico que la abarca (el Estatuto), una posición doctrinaria que, a nuestro entender, no refleja la realidad (ver *supra* Numeral 3 d). Dice que el asunto objeto del caso sobrepasa lo interstático y afirma que la personería jurídica de la CARU hace salir el caso de la esfera estrictamente interestatal, aún en contra de lo que piensen Uruguay y Argentina y que "...nada ha negado que el Estatuto de 1975 haya establecido un cuadro constitucional destinado a satisfacer, por el juego de sus disposiciones, los intereses comunes de los Estados partes..."; de lo cual infiere que las partes necesariamente deben seguir los procedimientos de los arts. 7 a 12.

Para terminar entra a hacer consideraciones epistemológicas y reflexiones filosóficas en relación a los Principios, lo que lo acercan mucho al neo jusnaturalismo, diciendo que ellos confieren de hecho al orden jurídico, interno e internacional, su dimensión ineluctablemente axiológica.

e. Opinión individual de Greenwood (Gran Bretaña).

Este juez acepta el fallo de la Corte, pero entiende que la violación de Uruguay a sus obligaciones procesales es menos extensa de lo que determina la Corte. Opina sobre la prueba. Concluye llamando la atención a las partes sobre las obligaciones continuas que asumen en virtud del Estatuto.

f. Opinión individual de Torres Bernardez (España, ad hoc por Uruguay).

Este juez ad hoc hace un extenso desarrollo de su opinión; suscribe todas las decisiones de la Corte que respaldan a Uruguay y no comparte aquellas que se refieren a sus violaciones procesales. A partir de estas bases hace una prolija fundamentación de sus opiniones.

g. Declaración de Skotnikov (Rusia).

Este juez acompaña todas las decisiones de la Corte, aunque discrepa con el criterio de esta respecto a la interpretación del Estatuto del río Uruguay en cuanto al procedimiento. Afirma que Uruguay, después de la negociación, no quedaba habilitado para construir la planta, sino que estaba obligado a concurrir ante la Corte en procura de una decisión. Según su opinión acerca del Estatuto, de este resulta claramente que si las partes no llegan a un acuerdo, existe para el Estado de origen, una obligación de no construir y, ante el desacuerdo o se desiste, o se concurre a la Corte para que decida. Dice que los arts. 7 a 11 tienen por objeto evitar las acciones unilaterales de las partes porque si así se procediera no resultaría una utilización racional y óptima del río como lo exige el art. 1.

Agrega que el art. 12, además de recoger la cláusula compromisoria clásica del art. 60, crea para las partes la obligación de acudir a la Corte para solucionar todo diferendo que exista en relación a las actividades del art. 7. Concluye que los arts. 7 a 12 del Estatuto, claramente establecen un mecanismo no procesal que comprende, además de las obligaciones de informar, notificar y, en caso de objeción, de negociar, otra obligación para ambas partes: en caso de no llegar a un acuerdo tras la negociación de someter el diferendo a la Corte.

h. Declaración de Yusuf (Somalia).

Este juez está de acuerdo con el fallo, pero declara que en materia de prueba debía de haberse recurrido a un experto que permitiera comprender las complejidades técnicas de la prueba y evitar errores en la apreciación y determinación de los hechos.

i. Resumen de las opiniones expuestas supra.

En las exposiciones examinadas no existen demasiadas discrepancias con el fallo definitivo; salvo en el caso de los jueces ad-hoc que opinaron diferente alineándose con las respectivas posiciones de los Estados que los propusieron ⁴³.

De los jueces permanentes de la Corte que opinan separadamente, todos menos Skotnikov hacen referencias al sistema de prueba adoptado por la Corte y la critican señalando que esta debía haber sumido un papel más activo y recurrir a otros mecanismos de prueba que le abre el Estatuto: la opinión de expertos o las pesquisas..

Ninguno sostuvo que Uruguay no hubiere incumplido con sus obligaciones procesales, aunque Greenwood indica que ellas son menos graves y Keit y Skotnikov, rechazan que el incumplimiento de estas cesaran en el momento de concluir las negociaciones.

Al-Khasawneh y Simma son los únicos que discrepan con el criterio de la Corte de que las obligaciones procesales no están vinculadas con las de fondo y en que, como consecuencia, el incumplimiento de aquellas no signifique el de estas.

Al-Khasawneh y Simma reprochan a la Corte el no haber aprovechado el caso para sentar jurisprudencia con proyección a futuro, en lo que nosotros coincidimos (ver H.Arbut-Vignali 2006) ya que la Corte se encerró en las peculiaridades del caso. Junto a los anteriores, Cançado hace men-

ciones respecto a ubicarse en una sociedad de riesgos.

Cançado también asume un posicionamiento teórico doctrinario, que acompañamos en ciertos aspectos, pero que nos parece ajeno al caso; además adjudica a la CARU una relevancia y trascendencia que jurídicamente no posee y le manifiesta un respeto político administrativo que históricamente el instrumento no se ha ganado ⁴⁴.

10. Conclusiones y perspectivas.

a. Balance del fallo.

Del análisis efectuado, se desprende claramente que la sentencia de la Corte tan solo acogió cuatro pretensiones de Argentina (vinculadas todas ellas con el incumplimiento de obligaciones de índole procesal), rechazando en cambio otras veintiséis pretensiones que originariamente había planteado en su demanda contra Uruguay.

Por lo tanto, la primera conclusión es clara y contundente: La sentencia que recayó en el conflicto entre Uruguay y Argentina por las plantas de celulosa fue notoriamente favorable al Uruguay, en mérito a que de treinta pretensiones que planteó Argentina en su demanda, la Corte tan solo le acogió cuatro. Esta reflexión no encierra sólo una cuestión numérica, sino que también pondera la seriedad y fuerza de convencimiento de las argumentaciones uruguayas, a la vez que plantea interrogantes sobre la solvencia y madurez de las acusaciones argentinas.

b. Levedad de la violación de Uruguay.

Además, debe destacarse que las cuatro pretensiones que fueron favorables a la Argentina, están todas íntimamente vinculadas al incumplimiento de obligaciones de índole procesal de parte del Uruguay, descartándose de plano, cualquier incumpli-

miento de las obligaciones de fondo establecidas en el Estatuto del Río Uruguay.

Así, la Corte entiende que Uruguay no cumplió con las obligaciones que le impone el art. 7, incs. 1, 2 y 3 del Estatuto, esto es el deber de informar a la CARU y, paralelamente, el deber de notificar a Argentina (a través de la CARU) de los trabajos proyectados para la construcción de las dos plantas de celulosa, antes del otorgamiento de las respectivas “autorizaciones ambientales previas” por parte de la DINAMA. Y, bajo esta línea de razonamiento: *) descarta el argumento de Uruguay relacionado con el acuerdo “Bielsa-Operti” por entender, no solo que Uruguay nunca comunicó a la CARU la información prometida por medio de dicho acuerdo, sino porque además, cuando el mismo se concretó sólo existía el proyecto para la construcción de una planta de celulosa (ENCE), no pudiendo ser extendido a la otra planta que posteriormente se autorizó instalar en la zona (BOTNIA); y *) rechaza la posición del Uruguay en lo que respecta al alcance que tuvo el acuerdo mediante al cual se creó el “Grupo Técnico de Alto Nivel” (GTAN), por considerar que dicho acuerdo no derogó las obligaciones que tenía nuestro país, conforme el Art. 7 del Estatuto, de informar y notificar a la CARU y a la Argentina respectivamente, agregando además, que Uruguay tampoco respetó el mecanismo de cooperación previsto en los arts. 7 a 12 del Estatuto, atento a que autorizó la construcción de ambas plantas y de la terminal portuaria de Fray Bentos antes de finalizar el período de negociación.

Por lo tanto, podemos afirmar como segunda conclusión, que la violación de la normativa internacional que se le inculpa al Uruguay es relativamente menor, no sólo por la propia naturaleza de las normas violadas (lo que podría ser una apreciación

subjetiva) sino, fundamentalmente, porque como consecuencia de la violación de dichas normas, no se detectó por parte de la Corte la violación de ninguna norma de fondo o sustancial del Estatuto (lo que sí hubiera sido una actitud no acorde con los antecedentes internacionales de Uruguay).

c. Magnitud de la única sanción impuesta al demandado.

Reafirma la poca entidad que la Corte le otorgó al incumplimiento de Uruguay, la propia sanción que se le impuso en el fallo, al establecer que la sola “constatación por parte de la Corte” de la violación de los arts. 7 a 12 del Estatuto, constituyen, por sí, una “satisfacción apropiada” para la Argentina.

En muy importante esta parte del fallo, en mérito a que le quita a Argentina cualquier legitimidad para un eventual reclamo de naturaleza indemnizatoria, a los efectos de resarcirse por la violación de la norma internacional en la que incurrió Uruguay; Argentina debe de considerarse totalmente satisfecha con el simple fallo de la Corte, mediante el cual constató formalmente la violación de una parte del Estatuto del Río Uruguay (Arts. 7 a 12) por nuestro país.

Por lo tanto, la tercera conclusión también es clara y contundente: si bien la Corte constató que Uruguay violó los arts. 7 a 12 del Estatuto, las consecuencias de dicho accionar ilícito no adquirieron la envergadura que pretendía Argentina, desmantelar las obras, sino todo lo contrario, en mérito a que no se detectó ninguna violación de fondo o sustancial del citado Estatuto. Y fue precisamente por esa razón, que la Corte entendió que la simple “constatación” de dicho incumplimiento debe de ser considerada por Argentina como una “satisfacción apropiada” a su reclamo.

d. Monitoreo conjunto.

Debe de analizarse también cual es el alcance que la Corte le asigna al “monitoreo

conjunto” que deberían realizar Uruguay y Argentina en el Río Uruguay, en el marco de los derechos y obligaciones que les impone el Estatuto, y que a la fecha (21/06/10), no cuenta con el acuerdo de las partes, aunque aparecen señales de aproximación.

La Corte hace mención al “monitoreo conjunto” en dos pasajes de la sentencia, a saber:

***) Parágrafo 266 del fallo.** *“La Corte opina que ambas Partes tienen la obligación de controlar que la CARU, en su condición de mecanismo común creado por el Estatuto de 1975, pueda ejercer de manera permanente las facultades que le han sido conferidas por el Estatuto, incluyendo sus funciones de vigilancia de la calidad de las aguas del río y de evaluación del impacto del funcionamiento de la planta Orion (Botnia) en el medio acuático. Por su parte Uruguay tiene la obligación de continuar el monitoreo del funcionamiento de la planta de acuerdo con el artículo 41 del Estatuto asegurando el cumplimiento por parte de Botnia de las reglamentaciones internas uruguayas y de las normas estipuladas por la Comisión. Las partes tienen una obligación legal, de acuerdo al Estatuto de 1975, de continuar su cooperación por intermedio de la CARU y de permitirle desarrollar los medios necesarios para promover un aprovechamiento equitativo del río, protegiendo al mismo tiempo el medio acuático.”*

***) Parágrafo 281 del fallo.** *“Finalmente, la Corte subraya que el Estatuto de 1975 obliga a las Partes a cooperar entre ellas, de acuerdo a las modalidades allí establecidas, a los efectos de asegurar el cumplimiento de su objeto y propósito. Esta obligación de cooperación se extiende al control y monitoreo de un establecimiento industrial, como la planta Orion (Botnia).*

*En este sentido, la Corte observa que las Partes tienen una larga y eficaz tradición de cooperación y coordinación en el marco de la CARU. Actuando conjuntamente en el seno de la CARU, las Partes han establecido una efectiva comunidad de intereses y derechos en el aprovechamiento del río Uruguay y en la protección de su medioambiente. También han coordinado sus acciones a través del mecanismo conjunto de la CARU, de conformidad con las disposiciones del Estatuto de 1975 y han encontrado soluciones apropiadas a sus diferencias dentro de este marco, sin tener la necesidad de recurrir a la solución judicial de controversias que prevé el artículo 60 del Estatuto hasta que el presente caso fuera sometido ante la Corte.”*⁴⁵

A nuestro entender, según se desprende de la sentencia, como del propio Estatuto del Río Uruguay, el aludido “monitoreo conjunto” debería de hacerse en el propio medio acuático y en su entorno, controlando las sustancias que vierten en el río las respectivas fábricas e industrias (no solo BOTNIA) que se encuentran en una y otra orilla, siendo realizado dicho monitoreo por parte de personal técnico y especializado del país respectivo o, en su defecto, por parte de técnicos y/o especialistas extranjeros designados de común acuerdo por ambos Estados; pero en ningún caso, podrá participar en dicha tarea los representantes políticos de ambos países, quienes se tendrán que limitar a analizar dichos estudios técnicos, pero jamás, intervenir en ellos.

e. CARU y las tareas de monitoreo.

Según la Corte, dicha tarea de monitoreo se deberá realizar en el marco de la CARU, por ser ésta la organización adecuada al desempeño de tales funciones. Entendemos que, si bien la CARU tiene competencia en este aspecto, en caso de plantearse una

controversia entre las partes (por ejemplo por una visión y/o interpretación diferente de los informes técnicos presentados) sería muy difícil encontrarle una solución ⁴⁶, en mérito a que todas las decisiones dentro de la CARU se toman por consenso y sus integrantes son representantes políticos de cada una de las partes que atienden, exclusivamente, a los propios intereses de los Estados partes, respondiendo a las directivas que reciben de cada uno de sus gobiernos.

Muy distinta sería la situación si la CARU, en lugar de tratarse de una Organización Internacional binacional intergubernamental que opera dentro del ámbito del Derecho Internacional Público, fuese una Organización Internacional supranacional que operase en el marco del Derecho Comunitario, donde sus integrantes ya no serían únicamente representantes políticos de los Estados partes que sólo protegerían sus intereses en particular, sino que, además, comprenderían a otros integrantes que atenderían a un interés superior común, como lo es, sin duda alguna, el de la protección del hábitat del río y la calidad de sus aguas, a los efectos de lograr un aprovechamiento integral y equitativo del mismo. Ese tipo de órgano, totalmente diferente al que creó el Estatuto de 1975, estaría entonces legitimado para dictar normas supranacionales, las cuales serían obligatorias para los Estados partes, aplicándose las mismas, en forma directa e inmediata, dentro del territorio de cada uno de ellos. Nada de esto ocurre.

Resulta evidente que si la CARU fuese una Organización Internacional supranacional sería mucho más fácil adoptar una normativa imparcial y uniforme que pudiese regular todo lo relacionado con la protección del río, pero lo que la realidad indica, es que la CARU es simplemente una

Organización Internacional intergubernamental, y la normativa que puede establecer dependerá, exclusivamente, del interés que tengan en particular cada uno de los Estados partes, que no necesariamente tienen que coincidir. Es más, han sido muchos los desencuentros que han impedido un mejor y en algunos casos un buen manejo del río ⁴⁷. El caso de las fábricas de pasta de celulosa es la punta del témpano flotante ¿nadie quiere ver lo que hay debajo de la línea de flotación?

f. Conclusiones sobre el monitoreo.

Tal como lo expresáramos más arriba, de un pormenorizado análisis del # 266 del fallo, se debe de extraer la siguiente conclusión: la Corte por un lado entiende, que Argentina y Uruguay tienen la obligación de controlar que la CARU pueda ejercer las facultades que le atribuye el Estatuto, incluyendo “...*sus funciones de vigilancia de la calidad de las aguas del río y de evaluación del impacto del funcionamiento de la planta de Orión (Botnia) en el medio acuático...*” ; por otro lado, entiende que Uruguay tiene, en exclusividad, la obligación de “...*continuar con el monitoreo del funcionamiento de la planta de acuerdo con el art. 41 del Estatuto, asegurando el cumplimiento por parte de BOTNIA de las reglamentaciones internas uruguayas y de las normas estipuladas por la Comisión...*” ; y finalmente, entiende que ambas partes tienen la obligación “...*de continuar su cooperación por intermedio de la CARU*”, a fin de “...*permitirle desarrollar los medios necesarios para promover un aprovechamiento equitativo del río, protegiendo al mismo tiempo el medio acuático.*”

Y, analizando este #1 266 del fallo, conjuntamente con el oscuro # 281 del fallo, la conclusión a la que arribamos supra Numeral 3 i, fue clara y contundente: ‘primero, la Corte impone una obligación conjun-

ta; luego se atribuye una “carga-derecho” sólo para el Uruguay (el de monitorear la Planta de Botnia); y posteriormente se retorna a establecer una obligación conjunta: la de cooperación.

Por lo expuesto anteriormente, no deberían existir dos opiniones al respecto: la obligación del “monitoreo conjunto” debe limitarse al medio acuático, comprendiendo todo el tramo del río que es compartido por Uruguay y Argentina, y controlando por intermedio de la CARU todas las sustancias que vierten en el río las empresas e industrias que se encuentran en ambas orillas, pero en ningún momento dicha obligación puede extenderse al control “in situ” dentro de cada uno de los establecimientos fabriles o industriales por parte de la CARU y, menos aún, por parte del otro Estado, sin que medie, previamente, un acuerdo específico que debería negociarse, firmarse y documentarse como un tratado formal; porque ello hoy no existe.

Según antiguas reglas consuetudinarias y contractuales del Derecho Internacional, cada Estado es responsable de controlar las actividades que las empresas desarrollan dentro de su territorio, debiendo de prevenir muy especialmente, que dichas actividades no perjudiquen a los Estados vecinos. No existe ningún principio ni normativa internacional general, que obligue a un Estado a tener que aceptar el contralor de parte de otro Estado respecto de una fábrica o industria que, eventualmente, pueda perjudicarlo por contaminación (en el hábitat del río en el caso en cuestión). Por el Principio de Soberanía, ningún Estado puede permitir que otro Estado fronterizo se inmiscuya en el contralor de las industrias que desarrollan su actividad dentro de su territorio, cumpliendo con la normativa legal que en dicho territorio se le exige. En conclusión, ningún Estado puede irrogarse

el derecho de controlar los emprendimientos industriales que se desarrollan en un país vecino. Por lo tanto, salvo que el Estado lo consienta en forma expresa y, que dicho consentimiento no afecte la relación que pueda existir entre dicho Estado y el emprendimiento industrial sujeto a control, el principio general imperante en Derecho Internacional es que ningún Estado puede ingresar en el territorio de otro Estado con el propósito de controlar la actividad que desarrollan determinado tipo de fábricas o industrias.

En consecuencia, solo el Uruguay podría aprobar que Argentina pudiese co-monitorear la actividad de BOTNIA dentro mismo de la fábrica, y esto debería hacerse bajo condición de “reciprocidad”, con el resto de los emprendimientos industriales que desarrollen sus actividades en las márgenes del Río Uruguay, o que viertan sus productos en el citado río. Solo así existiría igualdad entre las partes y solo así nuestro país no estaría cediendo ante las pretensiones de Argentina que, tal como se pudo apreciar mediante el estudio realizado, la sentencia de la Corte no se la otorgó.

g. El fallo en la civilización posmoderna.

Si bien el trabajo de la Corte es jurídicamente inobjetable, sus decisiones son correctas y su esfuerzo fue minucioso, nosotros esperábamos más del fallo. Deseábamos que la Corte hubiera asumido su responsabilidad ante la sociedad internacional posmoderna y los desafíos que resultan de la actual civilización; ante una sociedad internacional que debe enfrentarse con nuevas circunstancias, siempre cambiantes y misteriosas y que el único sistema jurídico internacional que dispone para ello, el Derecho Internacional Público, no resulta adecuado porque es el producto de la civilización moderna que ya pasó, respondien-

do a sus parámetros y necesidades. La Corte no da respuestas a una sociedad internacional inmersa en una sociedad de riesgos, globalizada, con fronteras perforadas, en la cual ya no son los Estados los únicos protagonistas, habiendo perdido, además, los instrumentos tradicionales que les ayudaban a funcionar ⁴⁸.

La Corte no atendió a estas exigencias y perdió una gran oportunidad. El meollo del asunto, los riesgos transfronterizos, se vieron desplazados por las disposiciones formales de un tratado y su estatuto. A través de un enfoque posmoderno pensamos que se hubiera llegado a similares conclusiones respecto a las partes, pero por otros caminos, con un diferente enfoque y con mayores proyecciones. Si lo que ocurrió fue que la Corte no se atrevió a entrar por esos caminos, como algunos de sus jueces propusieron, o no supo hacerlo, o si se apartó de esa senda por razones fundadas, son incógnitas que merecen un estudio especial que, quizá, podamos hacer más adelante, pero al menos hoy sentíamos la necesidad de dejar planteado el asunto.

h. Perspectivas.

Cuando cerramos este análisis (21/06/10) no está claro cual será el camino a tomar para la ejecución del fallo. Como ya lo señaláramos son dos los asuntos sobre el tapete y, quizá esté integrándose un tercero. De los dos que están presentes, uno parece estar acordado: que el monitoreo del río se haga en toda su extensión compartida. Respecto al otro asunto presente, el monitoreo de la planta, hay muchos indicios, pero ninguna certeza. Las declaraciones del gobierno uruguayo podrían indicar una propuesta que va más allá de lo establecido por la Corte y que plantea un correcto enfoque que tiende a ubicar el asunto en una sociedad de riesgos. En el marco de esta aparente propuesta se insinúa el ter-

cer asunto: que el monitoreo y control se haga en ambas márgenes del río, y aún más allá, desde sus nacientes en Brasil y en su recorrido argentino-brasileño. Esta sería la real solución, pero para concretarla de verdad no alcanzan los instrumentos y normas nacionales e internacionales: debe acordarse una normativa supranacional que permita atender la totalidad de los problemas del río ⁴⁹ al servicio de todos sus ribereños y, además, lo más importante, de la sociedad civil.

¿Estarán los gobiernos de la cuenca del río Uruguay dispuestos a asumir compromisos supranacionales? ¿Admitirán para el gobierno del río órganos en donde los Estados no sean los únicos que decidan y cuyas normas se integren automáticamente a los ordenamientos internos y prevalezcan?. Si las respuestas son positivas, se comenzará una integración seria, profunda y muy favorable para todos. Si la respuesta es negativa, seguiremos como hasta hoy y será necesario preocuparnos por cual o cuales serán los próximos problemas en el río.

OBRAS CITADAS

1. Arbuet-Vignali, Heber (2004): Claves jurídicas de la integración. En los sistemas del MERCOSUR y la Unión Europea. Ed. Rubinzal-Culzoni. Editores. Buenos Aires 2004.
2. Arbuet-Vignali, Heber (2005): La sociedad y el orden jurídico internacionales. En Jiménez de Aréchaga, Arbuet-Vignali y Puceiro Ripoll (2005/10), Tomo I, Capítulo I.
3. Arbuet-Vignali, Heber (2005/1): Los sujetos del Derecho Internacional. En Jiménez de Aréchaga, Arbuet-Vignali y Puceiro Ripoll (2005/10), Tomo I, Capítulo III.
4. Arbuet-Vignali, Heber (2006): Una apertura jurisdiccional prudente y sensata a la doctrina de los riesgos. Ponencia presentada en el Tercer encuentro de la Red Latino Americana y Europea para el Gobierno del Riesgo, en libro colectivo del Congreso, Limoges, Francia, octubre 2006.

5. Arbuet-Vignali, Heber (2007): La guerra del papel. Reflexiones sobre los hechos y las posibilidades de sus tribunales. En W.Hummer, N.B.Mellado y otros (2007, pp. 137 a 158).

6. Arbuet-Vignali, Heber (2009): Análisis prospectivo del esperado fallo de la Corte Internacional de Justicia en el caso de las fábricas de celulosa sobre el río Uruguay. Ponencia expuesta en el marco de la Jornada del instituto de Derecho Internacional Público, Facultad de Derecho UDELAR el 21/10/09 y entregado para su publicación en noviembre 2009.

7. Arbuet-Vignali, Heber (2009/1): El Estado posmoderno y la soberanía. En Estudios del CURI N° 01/09. Ed. digital del Consejo Uruguayo para las Relaciones Internacionales (CURI), 17 de julio 2009, www.curi.org.uy.

8. H.Arbuet-Vignali (2010): Alcance jurídico y político del fallo de La Haya. En Análisis del CURI N° 02/10. Ed digital del Consejo Uruguayo para las Relaciones Internacionales, (CURI), 19 de mayo 2010, www.curi.org.uy.

9. Arbuet-Vignali, Heber (T/P 2010): Teoría y doctrina jurídica de la soberanía. En trámite de publicación.

10. Arbuet-Vignali, Heber y Barrios, Luis (2003): La soberanía, los Estados y un mando coordinado u ordenado mundial. Ed. Fundación de Cultura Universitaria. Montevideo 2003.

11. Arbuet-Vignali, Heber y Barrios, Luis (2006): Artículo introductorio a "Chimeneas en Fray Bentos. De un ámbito local a una proyección globalizada". En H.Arbuet-Vignali, L.Barrios y otros (2006) pp. 35 a 66.

12. Arbuet-Vignali, Heber y Barrios, Luis (2008): Artículo introductorio a "Papeleras en la región ¿Qué hacemos con los riesgos?". En H.Arbuet-Vignali, L.Barrios y otros (2008), pp. 19 a 58.

13. Arbuet-Vignali, Heber y Barrios, Luis y otros (2006): Chimeneas en Fray Bentos. De un ámbito local a una proyección globalizada. Ed. Arca. Montevideo 2006

14. Arbuet-Vignali, Heber, Barrios, Luis y otros (2008): Papeleras en la región. ¿Qué hacemos con los riesgos?. Ed. Carlos Álvarez. Editores. Montevideo 2008.

15. Arbuet-Vignali, Heber y Vignali Giovanetti, Daniel O. (2008): Las Órdenes de la Corte Interna-

cional de Justicia en el caso de las plantas de celulosa en el río Uruguay. En Arbuet-Vignali, H., Barrios, L. y otros (2008), pp. 101 a 132.

16. Barrios, Luis (2008): Síntesis cronológicamente ordenada y comentada de la relocalización de ENCE, de la negociación asistida de buenos oficios de facilitación y de hechos contextuales relevantes. En H.Arbuet-Vignali, L.Barrios y otros (2008, pp. 133 a 172).

17. Beck, Ulbrich (1986): La sociedad del riesgo. Ed. Paidós. Barcelona 1998.

18. Drnas de Clement, Zlata y Hummer, Waldemar (2007): Problemas ambientales en el río Uruguay. El caso de las pasteras (Argentina-Uruguay). En W.Hummer, N.mellado y otros, 2007, pp. 103 a 136.

19. Gajates, Rita Marcela (2007): El conflicto de las pasteras. Los pronunciamientos de la Corte Internacional de Justicia y del Tribunal ad hoc del MERCOSUR. En W.Hummer, N.B.Mellado y otros (2007, pp. 159 a 182).

20. Gatto, Hebert (2010): El monitoreo. En Diario El País de Montevideo del 09/06/10, página editorial A5.

21. Hummer, Waldemar, Mellado, Noemí B. y otros (2007): Cooperación y conflictos en el MERCOSUR. Ed. Lener, Córdoba (Argentina), 2007.

22. Jiménez de Aréchaga (2005): Las fuentes del Derecho Internacional Público. (actualizado por H.Arbuet-Vignali). En Jiménez de Aréchaga, Arbuet-Vignali, Puceiro Ripoll (2005/10), Tomo I, Capítulo IV.

23. Jiménez de Aréchaga, Eduardo (2010): La solución pacífica de controversias internacionales (actualizado por R.Puceiro Ripoll). En Jiménez de Aréchaga, Arbuet-Vignali, Puceiro Ripoll (2005/10). Tomo III, Capítulo XX.

24. Jiménez de Aréchaga, Eduardo (2010/1): Dominio fluvial (actualizado por R.Puceiro Ripoll). En Jiménez de Aréchaga, Arbuet-Vignali y Puceiro Ripoll (2005/10), Tomo III, Capítulo XXIV.

25. Jiménez de Aréchaga, Eduardo, Arbuet-Vignali, Heber, Puceiro Ripoll, Roberto (2005/10): Derecho Internacional Público. Principios. Normas. Estructuras. Ed. Fundación de Cultura Universitaria. 4 volúmenes. Montevideo 2005-10.

26. Pastori Fillol, Alejandro (2007): La (No) aplicación del laudo del Tribunal ad hoc del

Mercosur sobre la libre circulación en la controversia entre Uruguay y Argentina. En W.Hummer, N.B.Mellado y otros (2007, pp.183 A 215).

27. Puceiro Ripoll, Roberto (2008): La protección internacional del medio ambiente natural. En Jiménez de Aréchaga, Arbuet-Vignali y Puceiro Ripoll (2005/10, Tomo II, Capítulo XI)

28. Puglia Macaronis, Alejandro (2008): El Mercosur en la perspectiva del conflicto paplero. En H.Arbuet-Vignali, L.Barrios y otros (2008, pp. 91 a 100).

29. Schrayner, José Luis (2008): Normativa provincial aplicable en Entre Ríos. Denuncia ante la corte Interamericana de Derechos Humanos. Reclamación ante el Banco Mundial. En H.Arbuet-Vignali, L.Barrios y otros (2008), pp. 129 a 140.

30. Vieira, Manuel, Arbuet-Vignali, Heber y Veida Magyar, Vilma (1975): Legislación internacional. Documentos. Ed. Fundación de Cultura Universitaria. Montevideo 1975, 3 volúmenes.

31. Vignali Giovanetti, Daniel Omar (2006): Responsabilidad internacional de los Estados por daños al medioambiente. En Revista Crítica de Derecho Privado, N° 3, año 2006. Ed. Carlos Álvarez Editor, Montevideo 2006, pp. 711 a 725.

NOTAS

¹ Cuando esto se escribe (19/05/10), a 29 días del fallo, las propuestas uruguayo-argentinas para cumplir con el mismo en cuanto al control ecológico del río, presentan tales divergencias e interpretaciones encontradas en cuanto a lo ordenado que amenazan paralizar las acciones; y cuando esto se revisa (13-15/06/10) continúan sucediendo cosas parecidas y, además, se vincula la ejecución del fallo con el levantamiento de los cortes de rutas, el de estos con el monitoreo interno de la planta en forma conjunta y el Presidente Mujica abre una puerta para permitir esto (ver infra Números 3 i, 7 último párrafo, 8 # 6 y 10 d a f y g). Cumpliendo lo ordenado esto se refiere al seno de la CARU, la que carece de instrumentos institucionalizados de cualquier naturaleza que permitan superar las divergencias resolviendo con imparcialidad y autoridad, si es que ambas Delegaciones no se ponen de acuerdo; y, nuevamente en las negociaciones están interviniendo directamente las altas autoridades de gobierno, lo que ya antes fuera una mala opción (ver infra llamada 9)..

² Es el caso del malhadado y débil pronunciamiento del Tribunal ad-hoc arbitral del Mercosur (Luis Martí Mingarro, José María Gamio y Enrique Carlos Barreira), en su laudo del 7 de septiembre de 2006 relativo al corte de rutas de acceso a los puentes internacionales General Artigas y General San Martín. Con este dictamen que decidió la ilegitimidad del corte de rutas, se pretendía poner término a los bloqueos decididos y concretados por la Asamblea Ambientalista de Gualaguaychú (Argentina), iniciados el 04/10/03, que continuaban por períodos a la fecha de la demanda uruguaya (04/05/06), que se levantaron durante el trámite del proceso hasta su laudo (lo que da excusa al contenido del mismo), y que se reinstalaron inmediatamente después, en octubre de 2006, siguiendo en forma ininterrumpida para el acceso al Puente Libertador Gral. José de San Martín, entre Fray Bentos y Puerto Unzué, hasta la fecha de hoy (15/06/10), 3 años, 8 meses y días después. El 20/06/10 la Asamblea Ambiental de Gualaguaychú levantó el bloqueo por 60 días, pero imponiendo condiciones.

³ No obstante abordaremos ese desafío en otro artículo que haremos para la Revista Estrategia del Centro de Altos Estudios Nacionales.

⁴ Ver H.Arbuet-Vignali y L.Barrios (2006, 37)

⁵ Información del diario El País de Montevideo, 21 de mayo de 2010, pág. A6.

⁶ Entre otras cosas, Entre Ríos deberá derogar la Ley N° 9644 del 15/09/05, que declara a la Provincia "...libre de plantas procesadoras de pasta celulósica, cuya actividad industrial impacte en el medio ambiente, contaminando el aire, suelo y/o calidad de las aguas... de nuestro territorio provincial."; o, al menos, interpretar esta última parte con más benevolencia que respecto a Botnia/UPM. Ver J.L.Schrayner, 2008, 133.

⁷ Ver H.Arbuet-Vignali (2004) e infra Numeral 10 h.

⁸ Una detallada secuencia de los hechos puede verse en H.Arbuet-Vignali, L.Barrios y otros (2006, pp. 13 a 33), los que se complementan en L.Barrios (2008, pp. 133 a 173) y también en H.Arbuet-Vignali (2007), pp. 138 a 143.

⁹ La elección para la instalación de un lugar potencialmente conflictivo; el reunir dos grandes emprendimientos en el mismo sitio (lo que posteriormente se solucionó por el retiro de ENCE); el sacar el asunto de la CARU, mediante un acuerdo

verbal, válido pero mal y confusamente documentado al que, posteriormente, la Corte Internacional de Justicia no le reconoció eficacia porque según su decisión, no fue cumplido; el no centrar las negociaciones en la gestión profesional de los Ministerios y llevarla al alto nivel (Presidentes y sus más cercanos representantes personales), con buena cuota de inexperiencia; el dejar de lado la prudente reserva recurriéndose a los medios de comunicación de masas; el dar voz y participación protagónica, a veces procurando su alianza, a agrupaciones privadas, con posicionamientos legítimos pero sectoriales (las empresas, las organizaciones ambientalistas, las centrales sindicales); etc.

¹⁰ En mayo 2006 Uruguay recurre a la formación de un tribunal arbitral reclamando ante él por los cortes de las rutas de acceso a los puentes internacionales del río Uruguay y su bloqueo consiguiente, por parte de la Asamblea Ambiental de Gualaquaychú, así como por la pasividad de las autoridades argentinas para impedir tal ilegalidad. El laudo del 6 de septiembre decide dictaminando la ilegalidad de los bloqueos de las rutas, pero como en ese momento se habían levantado los mismo, sólo insta a que no se repitan, sin dar indicaciones al gobierno argentino de cómo debería actuar si se repitieran; el único efecto de este absurdo laudo fue que cuando se repitieron los bloqueos (ver supra llamada 2), estos se mantuvieron sin que Argentina hiciera nada por evitarlos, ni ocurriera nada para levantar la declarada ilegalidad frente a las normas internacionales y nacionales. Pueden verse comentarios del laudo en: A.Pastori Fillol (2007, pp.183 a 215); A.Puglia Macaronis (2008, pp. 91 a 100); y Z.Drnas de Clément y W.Hummer (2007, pp. 124 a 133).

¹¹ Argentina, inmediatamente después de plantear su demanda el 4 de mayo del 2006 solicitó a la Corte dictara medidas cautelares para salvaguardar sus derechos pidiendo se obligara a Uruguay: a que respetara las normas del Estatuto; a que no autorizara ni emprendiera obras susceptibles de causar perjuicios sensibles al río Uruguay... y a la Argentina; y a que respetara el derecho de Argentina a que sus poblaciones ribereñas del río... vivan en un ambiente sano, sin sufrir daños de salud, económicos o de cualquier naturaleza por la construcción y funcionamiento de las plantas. Por Orden del 13/VII/06 la Corte decide no disponer las medidas

cautelares solicitadas. Ver comentarios sobre la primer Orden en: H.Arbut-Vignali (2006). El segundo pedido de medidas cautelares lo planteó Uruguay el 29 de noviembre de 2006 solicitando que se ordenaran las medidas adecuadas para prevenir y poner fin y evitar la interrupción del tránsito con Uruguay, incluidos los cortes de puentes y rutas por Argentina y que esta se abstuviera de adoptar otras medidas que pudieran lesionar los derechos de Uruguay. Por Orden del 23/I/07 la Corte también decide no disponer las medidas cautelares solicitadas. Ver comentarios sobre ambas Órdenes en H.Arbut-Vignali y D.O.Vignali Giovanetti (2008), R.M.Grajates (2007) y Z.Drnas de Clément y W.Hummer (2007).

¹² El Prof. Arbut-Vignali comenzó a interesarse por el tema en octubre 2005 durante el Primer Congreso de la Red Latino Americana y Europea para el Gobierno de los Riesgos dónde, luego de haber hecho investigaciones sobre el asunto, le fuera encomendado, junto al Mgtr. Luis Barrios la responsabilidad de dirigir una investigación sobre “el caso de las pasteras”. Ambos autores trabajaron en el marco de la mencionada investigación, extendida hasta marzo de 2008 y que se concretó en dos libros publicados (H.Arbut-Vignali, L.Barrios y otros (2006 y 2008); ambos también analizaron las órdenes de la Corte (H.Arbut-Vignali y D.O.Vignali Giovanetti 2008). El Prof. Arbut-Vignali analizó la primer Orden (H.Arbut-Vignali 2006), el conflicto en general (H.Arbut-Vignali 2007), adelantó una prospección del fallo (H.Arbut-Vignali 2009) y evaluó las repercusiones jurídicas y políticas del mismo (H.Arbut-Vignali 2010). El Mgtr. Vignali Giovanetti analizó la responsabilidad internacional de los Estados en el caso (D.O.Vignali Giovanetti 2006).

¹³ Ver H.Arbut-Vignali 2009.

¹⁴ En H.Arbut-Vignali, 2009 se dice: “En cuanto al desmantelamiento de la fábrica o su reubicación, nos parece prácticamente imposible que lo primero ocurra, porque deben tenerse en cuenta los parámetros de un desarrollo sustentable y, de adoptarse esta medida, ella iría contra las posibilidades de desarrollo de un país que lo necesita. Creemos muy difícil, aunque no imposible, que se ordene una reubicación de las instalaciones. Es en cambio altamente probable que se dispongan medidas, e incluso podrían ser obras,

que reaseguren el eficaz tratamiento de los efluentes y el nivel satisfactorio de la calidad de las aguas revertidas al río”.

¹⁵ Por el concepto de sociedad de riesgos ver U.Beck, 1986

¹⁶ Expresar esto no significa que nosotros no respaldemos el acierto de la Corte al rechazar la pretensión argentina de vincular las obligaciones de fondo con las de forma a través de la existencia de una pretendida cláusula de reenvío inserta en el art. 41 (ver infra Numeral 5 b). En esto coincidimos con las decisiones de la Corte ya que no existe el pretendido reenvío.

¹⁷ Ver A.Puglia Macaronis, 2008. Ver también infra Numeral 9 a.

¹⁸ Lo que repite lo ocurrido con el lejano caso de Haya de la Torre: CIJ Recueil 1951

¹⁹ En H.Arbut-Vignali 2006 se concluía al respecto señalando en cuanto a la CARU que “...La Corte.....debería tener muy en cuenta.....que su inserción le ubica en un sistema de Derecho Internacional Público.....lo que permite a los gobiernos de cualquiera de los dos Estados partes, legítimamente, paralizarlo, bloquear los pronunciamientos y tornar a la institución en ineficaz e intrascendente...”, porque al tenor de los argumentos dados por la Corte en la primer Orden en el caso se hacía sentir que ella veía a la CARU como un instrumento supranacional o como algo parecido; similares consideraciones se hacen en H.Arbut-Vignali y D.O.Vignali Giovanetti, 2008. Por otra parte en H.Arbut-Vignali 2009, a la vez que se reitera el carácter intergubernamental de la CARU se dice que, ella, podría inducir a “...quién no conozca profundamente la realidad sudamericana y, especialmente, rioplatense a pensar de otra manera...”, y se agrega que “...en alguna medida esto ha sido lo que me ha parecido que pasaba por las mentes de los jueces cuando analizamos y comentamos las dos Ordenes de la Corte. En ellas la Corte se refiere a la CARU, la ve como un órgano de gran importancia, alaba su marco jurídico y deposita en ella muchas responsabilidades. No quiero asegurarlo, pero creo haber leído entre líneas que en el subconsciente de los miembros de la Corte puede estar la idea de que la CARU es algo que se aproxima a una organización con algo de supranacionalidad.”

²⁰ Ver infra Numeral 5, literales a y b, dónde se analizan los ## 48 a 52 y 53 a 66 del fallo.

²¹ Ver infra Numeral 6, dónde se analizan los ## 67 a 158 del fallo.

²² Y a la fecha (10/06/10) lo exige el grupo de la Asamblea Ambiental de Gualaguaychú.

²³ Deben recordarse las posiciones disidentes de Keit y Skotnikov (ver infra Numeral 9, literales c y g), los que acompañan la posición de Argentina.

²⁴ Ver infra Numeral 7 dónde se analizan los ## 159 a 266 del fallo.

²⁵ Véase las posiciones contrarias de algunos jueces en sus disidencias (infra Numeral 9, literales a a f y h).

²⁶ Ver infra en este Numeral, literal i y Numeral 7 f último párrafo.

²⁷ Ver infra Numeral 8, dónde se analizan los ## 267 a 282 del fallo.

²⁸ La versión inglesa agrega la expresión “ongoing”, traducida como “en curso”, la cual no figura en la versión francesa

²⁹ Ver H.Arbut-Vignali, 2009/1, H.Arbut-Vignali T/P..

³⁰ Ver H.Gatto 2010.

³¹ En adelante y hasta el Numeral 8 inclusive, las referencias a parágrafos (##) indican a los que se insertan en el fallo.

³² En adelante mencionado como el Estatuto y el Tratado respectivamente, como ya se ha hecho en los numerales anteriores. Sus textos pueden verse en Vieira, Arbut-Vignali y Veida Magyar (1975, tomo I).

³³ Además, entre otras, la de tomar las medidas necesarias para la administración del río; la de cumplir las disposiciones de cooperación en materia de navegación y obras (arts. 3 a 13 del Estatuto).

³⁴ Esta apertura puede producirse mediante diferentes procedimientos. Puede ser decidida después de estar planteado el conflicto y en este caso las partes deberán acordar al respecto; también puede haber sido abierta antes del conflicto, sea en un tratado general de solución de controversias (por ej. el Pacto de Bogotá), sea en una cláusula compromisoria incluida en el propio tratado respecto al cual se da la controversia. Esta última modalidad es la que abre la competencia de la Corte en este caso: por la cláusula compromisoria inserta en el art. 60 del Estatuto.

³⁵ Dice: “Toda controversia acerca de la interpretación o aplicación del Tratado y del Estatuto

que no pudieran solucionarse por negociaciones directas, podrá ser sometida, por cualquiera de las Partes, a la Corte Internacional de Justicia.

³⁶ El mismo puede verse en Vieira, M., Arbuet-Vignali, H. y Veida Magyar, V. (1975, Tomo I, pp. 1 a 64).

³⁷ Ver al respecto E.Jiménez de Aréchaga (2010/1).

³⁸ Ver al respecto R.Puceiro Ripoll 2008.

³⁹ Art. 7: La Parte que proyecte.....la realización de cualquiera otras obras de entidad suficiente para afectar.....el régimen del río o la calidad de sus aguas, deberá comunicarlo a la Comisión, la cual determinará sumariamente, y en un plazo máximo de treinta días si el proyecto puede producir perjuicios sensibles a la otra Parte. Si así se resolviere o no se llegare a una decisión al respecto, la Parte interesada deberá notificar el proyecto a la otra Parte a través de la misma Comisión. En la notificación deberán figurar....etc..

⁴⁰ Ver H.Arbuet-Vignali (2006, Numeral 7h y llamada 32). En relación a las Organizaciones Internacionales, ver H.Arbuet-Vignali (2005/1, Sección VI).

⁴¹ Y también en el informe de la Presidencia de la República Argentina al Congreso de la Nación Argentina del año 2005, N°s. 64 y 65. Ver H.Arbuet-Vignali y L.Barrios, 2006, 18-19.

⁴² Desde un punto de vista estrictamente formal esto es de recibo, pero sólo en referencia a fuentes de la Corte y a los Principios Generales del Derecho recogidos en todos los grandes sistemas jurídicos del mundo, porque la referencia a ellos existe en el art. 38 del Estatuto de la Corte. Doctrinariamente el Profesor Arbuet entiende que el art. 38 sólo hace referencia a los Principios Generales del derecho interno y que estos no constituyen una fuente formal autónoma, sino que los Principios generales nacidos en el ámbito domésti-

co están comprendidos en la fuente consuetudinaria. Ver E.Jiménez de Aréchaga (2005), Tomo I, Capítulo IV, Sección I, llamada 3, esta del Prof.Arbuet; y H.Arbuet-Vignali (2004) Capítulo X, Sección V.

⁴³ Esta ha sido la conducta habitual de los jueces ad hoc; lo que nos hace dudar de la trascendencia del instituto; pero el tema merece largas consideraciones en un estudio específico.

⁴⁴ A diferencia de CARP (Comisión Administradora del Río de la Plata) y de CTM (Comisión Técnico Mixta del Salto Grande), que con igual integración binacional, con cometidos similares y con parecidos marcos jurídicos, han funcionado con mayor espíritu de integración.

⁴⁵ El texto de ambos párrafos se extrajeron de la traducción al castellano realizada por el Ministerio de Relaciones Exteriores de Uruguay.

⁴⁶ Si no se llegara a un acuerdo, de la misma manera que ocurrió en el caso que comentamos, el único camino dentro del Estatuto será el del art. 60 llevando el diferendo a la Corte y la otra alternativa sería convenir en llevar el asunto a los trámites de otro medio de solución pacífica de controversias. En cualquier caso el proceso será largo y esto no es bueno para solucionar problemas ambientales.

⁴⁷ Que el río está inadmisiblemente contaminado sin que ello sea responsabilidad de Botnia, es un hecho que resulta de la sentencia: ¿Por qué hasta ahora CARU nada o poco ha hecho para evitarlo? ¿Qué razón permitirá transformar un instrumento que en la materia ha resultado absolutamente caprichoso e ineficaz en un órgano sensato, justo y eficaz?.

⁴⁸ Ver h.Arbuet-Vignali 2009/1

⁴⁹ Entre los cuales los originados en Botnia no son los únicos, ni siquiera los más importantes y graves.



DOCUMENTO

Sobre el cierre de esta edición, se acaba de acordar el procedimiento para el monitoreo ambiental del Río Uruguay, en cumplimiento del fallo de la Corte Internacional de Justicia, cuyo análisis jurídico incluimos en el artículo precedente.

Por considerarlo de interés documental y para nuestros lectores en el contexto de los contenidos de este número, publicamos el texto del referido acuerdo.

Texto de acuerdo

“Los presidentes de la República Argentina, doctora Cristina Fernández de Kirchner, y de la República Oriental del Uruguay, señor José Mujica Cordano, reunidos en la Ciudad de Buenos Aires, República Argentina, el día 28 de julio de 2010, han tomado las siguientes resoluciones:

A- Conformar en el plazo de 30 días, en el seno de la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU), un Comité Científico - integrado por dos científicos uruguayos y dos científicos argentinos, a elección de cada país. La función de este Comité Científico será la de monitorear el Río Uruguay y todos los establecimientos industriales, agrícolas y centros urbanos que vuelcan sus efluentes al Río Uruguay y sus áreas de influencia.

B- Para ello se procederá de la siguiente manera:

1- Cuando se trate de un monitoreo en la margen izquierda del Río Uruguay las acciones estarán a cargo de la DINAMA, acompañada por el Comité Científico de la CARU, y se utilizarán para todos los monitoreos la normativa de la CARU y la uruguaya, que sea de aplicación. Cuando se trate de un monitoreo en la margen derecha del Río Uruguay, las acciones estarán a cargo de la autoridad argentina de aplicación, acompañada por el antedicho Comité y se utilizarán para todos los monitoreos la normativa de la CARU y la argentina, que sea de aplicación.

2- La autoridad de aplicación que corresponda tomará las muestras. Se tomarán muestras por duplicado, una de las cuales será entregada en el acto al Comité Científico de la CARU. Las determinaciones que se realizarán incluirán la utilización de sensores, así como todas las otras innovaciones científicas y tecnológicas que las partes acuerden necesarias para el monitoreo de los efluentes líquidos y las emisiones gaseosas que puedan acceder al Río Uruguay.

3- El número máximo de ingresos de control del Comité Científico en cada establecimiento a monitorear será de hasta doce veces por año.

4- La información que se obtenga de este monitoreo será pública, respetando los tiempos científicos. Los resultados y conclusiones, obtenidos por el Comité Científico, serán elevados por la CARU al Estado, parte correspondiente, a los fines de que implemente las acciones que resulten pertinentes.

C- El monitoreo del Comité Científico de la CARU comenzará con la planta de Botnia UPM y la desembocadura del Río Gualaguaychú, en el Río Uruguay, seguirá en Argentina con un establecimiento o lugar a elección de la parte uruguaya. A partir de entonces continuará alternativamente en uno u otro país.

LA NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES Y EL PUERTO DE AGUAS PROFUNDAS

Capitán de Navío (R) Juan Pedro ABADIE

El Capitán de Navío (CG) (R) Juan Pedro Abadie ingresó a la Escuela Naval en 1966, recibiendo de Guardiamarina en 1970.

Prestó servicios como oficial en varias unidades flotantes, habiendo sido Comandante del grupo de lanchas de desembarco, ROU ex Río Negro y B/T ex Presidente Rivera del que también fue Primer Oficial.

En 1987 se diplomó como Oficial de Estado Mayor y en 1992 ascendió a la jerarquía actual.

Como Oficial Superior se desempeñó como Director Administrativo del Hospital Central de las FFAA, Delegado de la República ante la Comisión Administradora del Río Uruguay e Inspector de la Comisión Técnica de Marina Mercante. Fue designado Delegado de la República ante la Comisión Administradora del Río de la Plata. Directivo de la Liga Marítima Uruguay

La Revista Naval ha publicado otros artículos del autor, referidos a temas técnicos sobre la navegación en el Río Uruguay.

Estos son dos temas de vital interés no solo para la comunidad marítima nacional, sino para el tan ansiado desarrollo económico del país. Particularmente pienso que se debería seguir un plan directriz, elaborado a conciencia y con la más amplia participación de los actores que hacen a estos grandes temas.

Recuerdo que en diciembre de 2005 la Revista Naval publica un artículo, de mi autoría, referido a Puertos y Vías Navegables del Uruguay. En esta oportunidad expresaba la idea de que el puerto de Montevideo: *Es y será el puerto de aguas profundas del país, por lo menos durante los próximos años.* ¿Por cuántos años? No lo podría contestar, al menos con un mínimo de certeza y honestidad intelectual ya que esta interrogante requerirá de un amplio análisis de todos los factores que inciden en el tema planteado. Pero teniendo en cuenta la acti-

tud de la mayoría de los uruguayos hacia los temas de interés marítimo, podría decirse que más de una generación de compatriotas pasará, sin que se decida otra cosa.

En dicha publicación se argumentaban los motivos que avalaban la razonable idea de que el puerto aun tenía mucho para ofrecer con vista al futuro.

También decía, que la llave del puerto estaba basada en el mantenimiento del dragado (canal y dársenas), en al menos 12 m al cero y una progresiva profundización hasta los 14 m, a medida que las circunstancias operativas lo requieran.

A partir de octubre de 2009 las capacidades portuarias se han visto incrementadas con las inversiones en infraestructura realizadas por la empresa Terminal Cuenca del Plata (TCP) que estrenó:

Un nuevo muelle de 350 metros de largo por 35 metros de ancho, diseñado para

permitir la operación de buques de hasta 14 metros de calado tipo post panamax, 27.5 hás pavimentadas para la estiva de contenedores y un frente total de atraque de 638 metros.

Estas importantes obras se suma la incorporación de cuatro nuevas grúas pórtico Súper Post Panamax, con la tecnología más avanzada en el mundo.

Estas obras fueron realizadas por la empresa belga Katoen Natie, dueña mayoritaria de TCP, encargada de operar las instalaciones. Esta empresa uruguaya se conforma por un 80% perteneciente a Katoen Natie y un 20 % a ANP.

Según Joris Thys, Presidente de Katoen Natie, *“las obras de ampliación de la infraestructura, conjuntamente con la incorporación del equipamiento de nueva tecnología, permitirán que la Terminal alcance una capacidad de 1.100.000 movimientos de contenedores al año (aproximadamente 1.870.000 TEUS por año), posicionándonos como puerto referente en Sudamérica”*.

Hoy se retoma el tema del puerto de Montevideo, señalándose por parte de la ANP la necesidad de contar con una nueva terminal de contenedores. Algunos sectores políticos, incluido la ANP, lo consideran vital para el país.

En concordancia con esta postura, el gobierno llama a licitación para la construcción de la misma, presentando un pliego de condiciones en el que se establece:

La empresa que gane la subasta deberá acreditar solvencia económica y financiera y ser operador especializado en contenedores con más de cinco años de experiencia. Una vez corroborada esta información, la ANP adjudicará el 100% del paquete accionario por un plazo de 30 años a partir de la fecha de concesión.

Se estableció en las bases de la subasta que antes de comenzar el séptimo año de la

concesión, la empresa adjudicataria deberá haber concretado una inversión mínima que incluye la construcción de al menos 600 metros del muelle de atraque, que en total deberá alcanzar los 1.200 metros.

Afortunadamente el llamado del pasado 17 de marzo resultó desierto, dado que en caso de iniciarse una nueva terminal, el Estado uruguayo se habría involucrado en un litigio internacional llevado a cabo por su socio belga que opera Terminal Cuenca del Plata.

Cuando se votó la ley que habilitó la subasta de la segunda terminal, el pasado 31 de julio, los belgas activaron los mecanismos legales para iniciar una demanda internacional contra el Estado.

Katoen Natie entiende que la nueva playa de contenedores lo perjudica, dice que el gobierno desconoció el contrato original y que se viola el tratado de inversiones entre Uruguay y Bélgica.

El gobierno del ex presidente Tabaré Vázquez planteó construir una segunda terminal avalando los fundamentos de la ANP que argumentó un desmedido crecimiento de la actividad portuaria, estimando que para el año 2014 el puerto estaría saturado.

Esta afirmación no se condice con el estudio encomendado por ANP a un grupo consultor internacional en el año 1989, posteriormente revisado en 1999. Este Plan de Desarrollo mostró las necesidades portuarias para los horizontes 2005, 2010 y 2015.

El objetivo del Plan es convertir a Montevideo en puerto de trasbordo (Hub) para el comercio regional, considerando su ubicación geográfica y sus excelentes condiciones naturales como: Posibilidades de dragado para permitir el acceso a barcos de gran calado, ubicación en la entrada a la Hidrovia Paraná-Paraguay y

la confluencia de rutas marítimas internacionales.

Sin embargo, por alguna razón que desconocemos, se dejó de lado la recomendación de la consultora y se decidió desarrollar la idea de construir una nueva Terminal para atender buques porta contenedores, llevando a tres el número de operadores privados en esta área.

Para que Montevideo se consolide definitivamente como puerto de trasbordo debe seguir el ejemplo de otros puertos del mundo.

Singapur, por ejemplo, es el principal puerto de distribución del mundo y concentra la mayoría de la carga en una terminal. Pero esto no obedece a razones caprichosas, sino todo lo contrario, obedece a las necesidades de los armadores que realizan acuerdos, para atender distintos servicios, compartir rutas, maximizando los recursos y minimizando las pérdidas. Es por ello que necesariamente deben intercambiar sus contenedores en una Terminal, es por este motivo que los puertos hub tienen concentrada la carga en una Terminal especializada, porque si dos buques arriban a terminales diferentes, el costo y los procesos del traslado entre terminales, hace inviable la operación, y definitivamente ambas líneas acordarán realizar el intercambio en otro puerto donde compartan la misma Terminal.

Montevideo, ya cuenta con dos terminales especializadas como Montecon que tiene el 38% de las cargas y TCP que mueve el 62% restante, teniendo como socio a la ANP.

Una tercera terminal no se justifica, al menos en este momento ya que aun no se alcanzó la máxima capacidad operativa de las existentes.

Según la página web de la ANP el movimiento de contenedores durante el pasado quinquenio fue:

Terminal de Contenedores
y Otros Muelles: 2005 - 2009
Puerto de Montevideo: Estadísticas

AÑO	TERMINAL DE CONTENEDORES	OTROS MUELLES
2005	143.917	129.102
2006	168.091	140.956
2007	214.314	138.423
2008	244.500	157.175
2009	199.660	151.407

Según un reciente artículo del diario El País se expresaba:

“la actividad del puerto de Montevideo volvió a caer en febrero 14%, según datos de la Administración Nacional de Puertos (ANP). En los primeros dos meses de este año el movimiento de contenedores acumula una merma del 13,8% en la principal terminal. Mientras que en enero y febrero de 2009 el puerto movió 57.910 contenedores, este año esa cifra se redujo a 49.894.

La Terminal Cuenca del Plata (TCP) movilizó en febrero 13.246 contenedores o sea 24 % menos que igual mes del año pasado.”

Confrontando las palabras del presidente de TCP, que en su discurso inaugural nos decía que podía operar 1.100.000 contenedores al año, con los datos oficiales de ANP correspondientes al 2009, vemos que esos cerca de 200.000 contenedores representan menos de la quinta parte de lo que TCP está en condiciones de operar hoy. Si a este dato le sumamos la merma existente debido a la crisis mundial del comercio, podemos deducir sin caer en un error de apreciación, que la infraestructura portuaria actual es más que suficiente para atender la

demanda. Por lo expuesto no se visualiza como necesaria una nueva Terminal de contenedores para el puerto de Montevideo.

El segundo punto al que deseo referirme es al puerto de aguas profundas ya casi definido como: de la Paloma. Está claro que este puerto no operaría contenedores y sería para otro tipo de cargas como ser gráneles o madera, incluso se habla de mineral de hierro. Sin necesidad de entrar en un análisis más profundo, me animo aventurar que la construcción de una terminal aquí es impensable sin el aporte de obras conexas de infraestructura (además de los muelles y dragado) como: vía férrea, carretera que soporte transporte de cargas pesadas y voluminosas, adecuada disponi-

bilidad de energía eléctrica e instalaciones en tierra como sede de empresas y servicios portuarios.

Todo esto representa una gran inversión y compromiso de endeudamiento para los uruguayos por varios años.

Creo que no estamos en condiciones de absorber este emprendimiento y más en este momento en que Montevideo trabaja a ritmo lento, con capacidades ociosas y metas aun no cumplidas.

Pongamos todos los esfuerzos en hacer de Montevideo y sus Terminales un ejemplo de competitividad, eficiencia y modelo de puerto regional.

Por tanto si algún privado desea contar con una terminal oceánica, pues que la construya a su medida y con su dinero.



EQUILIBRIOS ESTRATÉGICOS, CARRERAS ARMAMENTISTAS Y DILEMAS DE LA SEGURIDAD EN AMÉRICA DEL SUR: ¿QUÉ HAY DE CIERTO?*

Mariano César BARTOLOMÉ



Graduado y Doctor en Relaciones Internacionales (Universidad del Salvador, USAL). Master en Sociología (ULZ /IVVVE- Academia de Ciencias de la República Checa). Profesor Titular, en nivel doctorado, en la USAL y la Universidad de Buenos Aires (UBA); y en nivel posgrado en la USAL, la Escuela Superior de Guerra (ESG) y la Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Autor de casi un centenar de artículos sobre Política Internacional en medios especializados con referato de Argentina, Brasil, Chile, EEUU, Venezuela, España y Colombia. Coautor de doce libros colectivos (dos de ellos en Brasil y uno en Chile) y autor único de cuatro libros (uno de ellos en Chile), el último de ellos “La Seguridad Internacional post 11S: situación, debates y tendencias” (Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2006)

En este inicio del año 2010, la cuestión de los equilibrios estratégicos ha adquirido renovada relevancia dentro de la agenda de Seguridad y Defensa sudamericana, a caballo de diferentes versiones que enfatizan en un auge del armamentismo en la región, y en la existencia de carreras armamentistas entre algunos de sus Estados miembros, sobre todo en ambos extremos del arco andino. ¿Tienen asidero esas lecturas? ¿Constituyen el resultado de un correcto empleo de terminología específica, o reflejan cierta imprecisión semántica?

Para comenzar a tratar esta temática con un abordaje metodológico de naturaleza deductiva, es preciso señalar que el mismo concepto de “equilibrio estratégico” care-

ce de claros alcances y contenidos. Dejando de lado su uso por parte de organizaciones terroristas de corte maoísta¹, entre los escasos antecedentes en este plano se destacan los aportes del chileno Navarro Meza, quien indica la coexistencia de dos lecturas diferentes sobre este concepto, que coinciden en su objetivo final: el logro de una efectiva disuasión entre los actores involucrados. Con este marco, una visión estrecha de equilibrio estratégico remite, a partir de una base esencialmente cuantitativa, a cierta paridad en la capacidad militar de los Estados considerados; *contrario sensu*, una interpretación amplia trasciende meros aspectos cuantitativos para incursionar en factores de naturaleza polí-

* Ponencia expuesta en el seminario “Una dimensión de la Seguridad Regional: armamentismo, gasto e inversión en Defensa”, realizado por la Pontificia Universidad Católica de Chile en Santiago de Chile, el 13 de enero de 2010

tica, histórica, geográfica y económica, entre otras².

Analizando la cuestión desde el prisma teórico de las Relaciones Internacionales, resulta claro que la perspectiva estrecha del equilibrio estratégico se encuadra en la ortodoxia realista, con su énfasis en el *poder duro*. No incorpora opciones como la cooperación, salvo en términos de alianzas o coaliciones que incidan en el balance de poder entre los protagonistas, como tampoco enfatiza en el accionar en el marco de instituciones multilaterales.

Lo contrario podría decirse de la interpretación amplia del equilibrio estratégico: sin subestimar la importancia del instrumento militar, lo complementa en forma inteligente con otras dimensiones *blandas* del poder nacional; accesoriamente, contempla a la cooperación y al despliegue en ámbitos multilaterales como herramientas válidas en procura del citado equilibrio.

Desde nuestra perspectiva, el referido protagonismo en instituciones multilaterales constituye el elemento clave de una concepción amplia del equilibrio estratégico, pues orienta a los actores en el camino de las “ganancias absolutas” del conjunto, a partir del accionar coordinado, antes que en las “ganancias relativas” de cada uno de ellos³. Además, los actores se ven obligados a explicitar sus metas y adquirir compromisos, poniendo en juego su prestigio y credibilidad, tornándose más previsibles ante sus pares y disminuyendo los niveles de incertidumbre que suelen imperar en el plano internacional.

Por cierto, aquí es donde se desnudan las limitaciones de los enfoques centrados en las capacidades militares, que no proporcionan información fidedigna acerca de las intenciones de los decisores: factores tales como *postura* y *ventaja* en el marco del llamado “dilema de seguridad” (*vide*

infra)⁴, o *postura de fuerza defensiva* en la publicitada perspectiva de la “defensa no ofensiva”⁵, lejos de ser objetivos, son campo propicio para las subjetividades.

A partir de esta diferenciación nuestro continente muestra, en perspectiva histórica, dos etapas claramente diferenciables, la primera de las cuales se extendió durante la mayor parte de la segunda mitad del siglo XX. En los albores de este lapso comenzaron a desarrollarse las arquitecturas de seguridad hemisféricas, a partir de la Conferencia Interamericana celebrada en La Habana en 1940, que produjo una “Declaración de Asistencia Recíproca”; por su intermedio, los Estados americanos se comprometían a actuar solidariamente frente al ataque, contra uno o más de ellos, por parte de un agresor extracontinental. Para estudiar las medidas necesarias para la defensa del hemisferio, y asesorar en forma idónea a los gobiernos continentales en esta materia, en 1942 se acordó en Río de Janeiro la constitución de la Junta Interamericana de Defensa (JID).

Un lustro más tarde del cónclave celebrado en la ciudad caribeña una nueva Conferencia Interamericana, esta vez reunida en México, produjo la trascendental “Acta de Chapultepec”, cuyo texto decía que cualquier ataque de un Estado contra la integridad e inviolabilidad del territorio de un Estado americano o contra su soberanía e independencia política, será considerado como un acto de agresión contra los otros Estados continentales⁶.

Los consensos de La Habana, Río de Janeiro y Chapultepec fueron el antecedente inmediato del sistema de seguridad interamericano que se implementó en el continente tras el fin de la Segunda Guerra, integrado por la mencionada JID, el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) y la Organización de Esta-

dos Americanos (OEA). Las tres entidades guardaban relaciones entre sí, aunque tenues: para todos sus aspectos de aplicación, el Tratado estaba bajo la directa responsabilidad de la Organización, cuyo Consejo Permanente actuaba como mecanismo de consulta, mientras sus asuntos militares eran conducidos a través de la Junta.

Este sistema de seguridad interamericano tuvo un bajo nivel de eficacia durante sus –aproximadamente– cuatro primeras décadas de funcionamiento, que coincidieron con la vigencia del enfrentamiento Este-Oeste. Entre las razones de ese fracaso se cuenta la existencia de profundas diferencias entre EEUU y las naciones latinoamericanas, en materia de seguridad. Washington interpretaba las cuestiones hemisféricas de seguridad desde el punto de vista ideológico, lo cual muchas veces no era compartido por sus socios latinoamericanos y del Caribe.

Avanzando un poco en este segundo factor, Washington rechazó la idea de muchas naciones de América Latina de leer desde el punto de vista de la seguridad cuestiones económicas y sociales. Sólo lo hizo luego de la aparición de las tesis foquistas del Che, cuando la administración Kennedy concibió la “Alianza para el Progreso”. La vinculación entre la paz y la seguridad en el continente y la seguridad económica de sus miembros, recién se institucionalizó a mediados de la década del 70 en la modificación al texto del TIAR consagrada en el Protocolo de San José de Costa Rica de 1975, sobre todo en el preámbulo y el artículo 11º.

A esa divergencia deben agregarse episodios altamente controvertidos como la invasión armada a Guatemala para derrocar al gobierno de Jacobo Arbenz, invocando el art. 51 de la ONU, en 1954; la operación anticastrista de Bahía Cochinos, en 1961; la intervención en República Do-

minicana para tomar parte en una discordia política interna, en 1965, con la posterior conversión de la coalición multinacional en «Fuerza de Paz Interamericana» legitimada por la OEA; la crisis del TIAR en momentos del Conflicto del Atlántico Sur de 1982; y la invasión a Grenada en 1983, para derrocar a un gobierno ideológicamente prosoviético.

Este desenlace redundó en la inexistencia de un andamiaje institucional efectivo, susceptible de contribuir a que los países americanos generaran una percepción de equilibrio estratégico en clave cooperativa, que fuera más allá de las capacidades militares de cada uno de ellos.

Carente el hemisferio de una situación de equilibrio estratégico en sentido amplio, en América del Sur recrudecieron y se agravaron numerosas pujas geopolíticas basadas en cuestiones de liderazgo, o en diferendos territoriales de origen decimonónico. La competencia Argentina-Brasil evidenció lo primero; las diádas Argentina-Chile, Chile-Perú, Chile-Bolivia, Colombia-Venezuela y Ecuador-Perú ejemplificaron lo segundo. Al mismo tiempo, los protagonistas de estos conflictos bilaterales constituyeron piezas de complejos balances de poder que, al decir de un especialista, rediseñaron a la geografía sudamericana en términos de “tableros de damas” y “mandalas”⁷.

Por cierto, esas pujas contaban con el grado de conflictividad necesario para desembocar, en caso de aparición de una crisis con posterior escalada, en un conflicto armado. De hecho, el enfrentamiento entre ecuatorianos y peruanos escaló al plano bélico tiempo después. Este contexto facilitó la preeminencia de interpretaciones estrechas, circunscriptas a las capacidades militares, de los equilibrios estratégicos bilaterales.

En un momento impreciso, que se sitúa entre mediados de los años 80 y principios de la siguiente década, el escenario hemisférico experimentó una profunda modificación de signo positivo, producto de factores que operaron en dos planos, el multilateral y el bilateral. No existe un consenso absoluto respecto a los elementos que incidieron en esos cambios, aunque sin duda influyeron la democratización de la mayoría de las naciones latinoamericanas, que facilitó el encauzamiento de las compulsas bilaterales seculares por la vía de la negociación; y la recomposición de las relaciones entre EE.UU. y América Latina, a caballo de la superación de las lecturas ideológicas derivadas de la Guerra Fría.

En el nivel multilateral, la profunda crisis de representación en que se encontraba sumido el sistema de seguridad interamericano, dio lugar a un promisorio clima de cooperación cuyo primer hito fue, en 1992, la constitución en el seno de la OEA de la Comisión Especial sobre Seguridad Hemisférica (CESH), mediante las resoluciones A/1179 y 1180. A través de un arduo proceso de más de una década, cuyo momento culminante fue la Conferencia Especial de Seguridad Hemisférica celebrada en el año 2003 en México, se consolidaron como valores e intereses compartidos por todas las naciones del continente el mantenimiento de la paz; la promoción de los Derechos Humanos; el fortalecimiento y la consolidación democráticas; el desarrollo económico; la equidad social y la integración hemisférica en todos los órdenes⁸.

Simultáneamente a este proceso multilateral de escala continental, se desarrolló otro de similar tenor a escala sudamericana, que luego fue convalidado en la Conferencia Especial de Seguridad Hemisférica. Su documento final indicó que la arquitectura de seguridad hemisférica

debía ser flexible y contemplar las particularidades de cada subregión y de cada Estado. También agregaba que los acuerdos y mecanismos bilaterales y subregionales de cooperación en materia de seguridad y defensa son elementos esenciales para fortalecer la seguridad en el continente, pues facilitan la identificación de amenazas comunes entre sus miembros^{9,10}.

La sugerencia de la OEA, de focalizar en los elementos (históricos, geográficos y estratégicos) compartidos entre países de una región o subregión, revirtió la lógica “de arriba abajo” del proceso que hasta el momento había seguido el organismo, por otra “de abajo a arriba”, trabajando entre un menor número de países. Podría decirse que la idea era transformar al hemisferio en un mosaico de “complejos de Seguridad”, entendiendo como tales a grupos de Estados definidos por proximidad geográfica que comparten sus enfoques primarios sobre seguridad; y cuyas preocupaciones primarias en ese campo se vinculan a punto tal, que sus respectivas seguridades nacionales no puedan ser consideradas de manera realista sin considerar las de los otros¹¹.

Desde nuestra perspectiva, América del Sur comenzó a operar como un complejo de seguridad en julio de 2002, en ocasión de su Segunda Reunión de Presidentes, realizada en Guayaquil. Accesoriamente en esa oportunidad, tomando como antecedentes al Compromiso Andino de Paz, Seguridad y Cooperación (1989) y la Declaración del MERCOSUR, Bolivia y Chile como Zona de Paz y libre de Armas de Destrucción Masiva (1998), América del Sur en su conjunto se constituyó como Zona de Paz. La característica distintiva de un área geográfica de ese tipo es que refleja valores compartidos (incluida la democracia, entre otros) y la decisión de

sus miembros de no competir entre sí en términos de *realpolitik*¹².

Precisamente, en suelo ecuatoriano se proscribió en América del Sur el uso o la amenaza del uso de la fuerza entre los Estados, de conformidad con los principios de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la OEA. Además, se sostuvo que la paz, la seguridad y la cooperación sudamericanas deben sustentarse en compromisos que afiancen la confianza mutua e impulsen el desarrollo y el bienestar integral de sus pueblos y de la región en su conjunto¹³.

Luego de la reunión de Guayaquil, comenzó a trabajarse en materia de Defensa en la efímera Comunidad Sudamericana de Naciones (CSN). Poco después esa iniciativa evolucionó en la Unión de Naciones Sudamericanas (UNASUR), en cuyo seno se creó el Consejo de Defensa Sudamericano (CDS) en marzo del año 2009 en Santiago de Chile. Conviene recordar que el Consejo fue resultado de la crisis política y diplomática que estalló un año antes cuando se consumó un ataque militar colombiano contra un campamento de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC), situado en la selva septentrional de Ecuador.

En la capital trasandina se suscribió el documento titulado “*Declaración de Santiago de Chile*”, en cuyo texto las partes acordaron construir una identidad propia de América del Sur en esta materia, que tome en cuenta las características subregionales y nacionales, y que contribuya al fortalecimiento de la unidad de América Latina y el Caribe. A tal efecto, se estableció un Plan de Acción bianual estructurado en torno a cuatro ejes o lineamientos, a saber: políticas de Defensa; cooperación militar, acciones humanitarias y Operaciones de Paz; industria y

tecnología de la Defensa; finalmente, formación y capacitación¹⁴.

A los inéditos avances registrados en las últimas dos décadas en los planos multilateral hemisférico y regional, en el nivel de los vínculos bilaterales se asistió a una proliferación de Medidas de Construcción de Confianza y Seguridad (CSBM), elemento clave de los mecanismos preventivos de la seguridad. Estas disposiciones tuvieron su inicio formal en 1995 en Santiago de Chile¹⁵ y fueron más allá de los aspectos meramente militares para incurrir en esferas políticas, incluso de “alta densidad”¹⁶. Tampoco se limitaron a alejar el fantasma de la guerra entre las partes, sino que optimizaron vínculos bilaterales que ya eran cualitativamente buenos.

En síntesis, a lo largo de casi tres lustros de avances en materia de CSBMs, éstas cristalizaron en cuatro “libros blancos” (Argentina, Chile, Perú y Ecuador) y progresaron a lo largo de toda la tipología de medidas hasta llegar a su máxima expresión: la adopción de decisiones conjuntas en materia de Defensa, incluyendo el diseño de iniciativas militares combinadas¹⁷.

En este punto, el caso de Argentina y Chile es imposible de soslayar. Luego de trabajar desde 1995 en cuestiones de seguridad de interés mutuo y de profundizar la cooperación en esa materia, a partir de la creación del Comité Permanente de Seguridad (COMPERSEG), siete años después los dos países comenzaron a aplicar una metodología común para medir los gastos en Defensa, con el apoyo de la Conferencia Económica para América Latina (CEPAL); tres años más tarde, ambas partes firmaron el “Protocolo de Entendimiento Chile-Argentina sobre Fuerzas de Paz Combinadas Binacionales”. Como su nombre lo indica, el propósito del documento fue impulsar el desarrollo de una unidad combi-

nada binacional (la primera a nivel continental), que se hizo realidad en el año 2008 cuando se constituyó la Fuerza de Paz Binacional “Cruz del Sur”.

En definitiva, al contrario de lo que acontecía hace poco más de dos décadas, hoy sí puede hablarse de un equilibrio estratégico en América del Sur, como corolario de los procesos cooperativos multilaterales hemisféricos y regionales, y de múltiples CSBMs entre sus miembros. Este equilibrio estratégico es de sentido amplio, excediendo las visiones limitadas al llamado *poder duro*, y abarca al conjunto de naciones que componen este espacio geográfico.

En este contexto de equilibrio estratégico, en los últimos años se ha registrado en América del Sur un aumento del gasto militar (entendido en líneas generales como la asignación de recursos al área Defensa), que de todos modos se mantiene por debajo del promedio internacional. Para traducir esa suba en cifras concretas, de acuerdo al Instituto de Investigación para la Paz Internacional de Estocolmo (SIPRI), entre los años 1999 y 2008 el gasto militar sudamericano se incrementó cerca de un 50%, hasta alcanzar U\$S 34 mil millones; esta suma equivale al 72% del monto estimado por el Instituto Internacional de Estudios Estratégicos (IISS) de Londres para gasto militar en toda América Latina y el Caribe: unos U\$S 47,2 mil millones.

Aquí, el dato relevante no es el aumento del gasto militar en sí mismo, teniendo en cuenta que los diferentes gobiernos sudamericanos no siempre incluyen en este índice los mismos rubros (por ejemplo sueldos, pasividades, cobertura social, I+D); que no todos los países tienen igual cantidad de instituciones castrenses; y que éstas se encuadran en diferentes andamiajes legales, que redundan en un alto grado de

heterogeneidad, en lo que se refiere a sus tareas¹⁸. Lo destacable de esa suba es que estuvo acompañada de un incremento de las compras de armamento en muchos países del área, con la notable excepción de Argentina, cuya desinversión en esta materia es notoria, lo que se refleja en un alto grado de obsolescencia de su equipamiento.

A partir de esta relativamente novedosa situación, es que ha vuelto a hablarse por estas latitudes de armamentismo y carreras armamentistas. Ambos conceptos no tienen el mismo significado y no van necesariamente de la mano, aún cuando algunos trabajos los enfoquen de esa manera; por el contrario, pueden registrarse situaciones de armamentismo en un determinado espacio geográfico, sin que deriven en una carrera armamentista, y creemos que esto es precisamente lo que se observa en América del Sur.

No es errado hablar de políticas o iniciativas armamentistas en el espacio sudamericano, o en algunas de sus subregiones, desde el momento en que este concepto refiere al incremento progresivo del número y/o la calidad de las armas que posee un país. Pero no es correcto hablar de carreras armamentistas, pues un proceso de ese tipo supone una competición entre dos o más partes para lograr una supremacía militar real o aparente; en esta línea, no hay un objetivo absoluto, sólo el objetivo relativo de superar al otro competidor. Dicho esto en otras palabras, una carrera armamentista no es algo que se pueda hacer o decretar unilateralmente, pues supone una lógica de acción y reacción entre los actores involucrados, de manera tal que los actos de cada uno de ellos motiva los movimientos del otro. Como lo graficó un especialista británico, “*cada país mira las compras del otro y reacciona comprando*”¹⁹.

Por cierto, esa no es la situación vigente en América del Sur, donde los distintos

saltos cualitativos y cuantitativos en materia de adquisición de armamento responden a lógicas diferentes²⁰. El inventario de motivaciones que pueden subyacer a estas compras es por demás extenso, aunque en un listado no exhaustivo podrían incluirse una o más de las siguientes nueve causas:

- El reemplazo de material obsoleto o que está llegando al fin de su vida útil (Chile, Perú, Brasil, Venezuela, Colombia).

- La sustitución de proveedores, por razones políticas o económicas (Brasil, Venezuela).

- El combate contra organizaciones insurgentes o criminales (Colombia, Perú).

- La preservación de recursos naturales escasos, percibidos como vulnerables a apetencias exógenas (Brasil).

- La ocupación de espacios geográficos vacíos o carentes de presencia estatal efectiva (Brasil, Bolivia).

- La participación en operaciones multinacionales (Argentina, Uruguay).

- La percepción de EEUU como un oponente hostil, en base a considerandos ideológicos (Venezuela).

- La búsqueda de prestigio y la optimización del status internacional del país (Brasil).

- Las donaciones y oportunidades de venta especiales (Bolivia, Ecuador).

También pueden incluirse en estos cálculos el alza del precio internacional de ciertos *commodities*, a través de cuya venta se financia la adquisición de armamento; y el despliegue que realizan algunos gobiernos a favor de empresas proveedoras connacionales, para que sus productos logren/retengan una buena inserción en el mercado sudamericano.

La inexistencia en América del Sur de carreras armamentistas no ha inhibido la aparición o el recrudecimiento de situaciones paradójicas que en el ámbito de la Se-

guridad Internacional son conocidas como “dilemas de seguridad”, concepto ya mencionado a inicios del presente trabajo. En una situación de ese tipo, las decisiones que adopta una nación en el ejercicio soberano de su derecho a dotarse de los medios que la hagan sentir segura, involuntariamente (y allí reside la paradoja) generan inseguridad en un país vecino; en otras palabras, la “búsqueda de seguridad” que lleva adelante el primero de esos actores, es interpretada por el restante como una mera “búsqueda de poder”²¹.

En nuestro subcontinente, se detectan dilemas de seguridad en las interacciones Colombia-Venezuela y Chile-Perú, en este último caso sobre todo desde principios del año pasado²². Aunque el análisis específico de estos dos casos, ambos con características particulares e intransferibles, escapa a las metas específicas del presente trabajo, debe destacarse que el segundo de ellos motivó al gobierno peruano a presentar en el seno del CDS la iniciativa de un “pacto de no agresión”. Esta idea luego fue renombrada Protocolo de Paz y Cooperación debido al rechazo que generó en los gobiernos de la región la denominación inicial: como puntualizó en esos momentos el canciller argentino, “*la no agresión presupone la posibilidad cierta, cercana de la agresión, y esa no es la situación*”²³.

Al día de hoy, los elementos esenciales de la iniciativa son tres. El primero consiste en el compromiso de que los conflictos entre los países de la Unión sean canalizados a través del Derecho Internacional y no del uso de la fuerza; es decir, la ratificación de América del Sur como Zona de Paz. Segundo, la reducción en un plazo de cinco años del 3% del gasto militar general y del 15% de las erogaciones en nuevo equipamiento bélico, ahorro que debería dirigirse a la lucha contra la po-

breza en América del Sur. El tercero y último apunta a la creación de una Fuerza Sudamericana de Paz e Integración que, en el hipotético caso de que hubiera una agresión externa o intrarregional, participaría en la defensa del país agredido; y el empleo de esa unidad combinada frente a tragedias humanitarias o catástrofes ambientales.

No hay consenso en los países de la región para ceder, siquiera parcialmente, sus atribuciones soberanas de determinar cómo emplear los recursos fiscales y cuáles son los niveles de defensa que estiman adecuados para sus necesidades. De hecho, si se tiene en cuenta la heterogeneidad de motivaciones que subyacen a las compras de armamento, la idea de la limitación porcentual de los gastos militares y de las citadas adquisiciones no parece ser una propuesta realista. Por otra parte, la inducción a pensar en términos de “manteca o cañones” no sólo plantea una disyuntiva falsa, sino que soslaya que los gastos en Defensa pueden tener una positiva repercusión en términos de desarrollo²⁴.

Otro de los puntos clave del Protocolo de Paz y Cooperación, la constitución de una unidad militar combinada sudamericana, tampoco parece viable en el mediano plazo. Esa propuesta apunta a implementar mecanismos de seguridad colectiva en una región que, aunque sin duda constituye un complejo de seguridad, carece del insumo básico para una arquitectura de seguridad de ese tipo: la existencia de al menos una amenaza consensuada entre las partes. El arduo proceso de constitución del CDS demostró que América del Sur no está preparada para esa alternativa, que se suma a otras formuladas en los últimos años y que se basaron más en voluntarismos que en condiciones aceptables de factibilidad²⁵. Por otro lado, tampoco existe experiencia

en la región en materia de unidades combinadas, a excepción del pionero trabajo de Argentina y Chile.

Sin embargo, lo verdaderamente destacable del Protocolo de Paz y Cooperación propuesto, es que reconoce la crucial importancia que tienen las instituciones multilaterales en la generación y profundización de equilibrios estratégicos regionales.

Conclusiones

La cuestión de los equilibrios y desequilibrios estratégicos regionales es pasible de una doble interpretación: desde una perspectiva estrecha, ese concepto se relaciona con cierta paridad en la capacidad militar de los actores involucrados; trascendiendo esta lectura, una interpretación amplia va más allá de factores militares para incorporar otros de naturaleza económica, histórica, política y geográfica, entre otras. En esta perspectiva amplia del equilibrio estratégico, un elemento clave es el protagonismo en instituciones multilaterales, por cuanto obliga a los actores a pensar en términos de “ganancias absolutas”; explicitar sus intenciones; adquirir compromisos, y volverse más predecibles

Con este marco teórico, la cuestión de los equilibrios estratégicos en América del Sur permite diferenciar entre el lapso iniciado poco antes de mediados del siglo pasado y cerrado en las postrimerías de los años 80, y la etapa que comienza en esos momentos y se prolonga hasta el presente. En el primero de esos ciclos se construyó un sistema de seguridad interamericano que fue ineficiente en la tarea de generar un equilibrio estratégico en sentido amplio, facilitando (aunque no en forma voluntaria) el agravamiento de pujas geopolíticas sudamericanas caracterizadas por un alto grado de conflictividad y el predominio de lec-

turas de los equilibrios estratégicos en clave militar.

A partir de los años 90 una serie de avances concretos en los planos continental y regional, sumados al despliegue de una densa red de CSBMs, ayudó a transformar al subcontinente en un complejo de seguridad, consolidando dentro de sus límites un equilibrio estratégico en sentido amplio. La manifestación más acabada de este equilibrio, vigente hasta el presente, fue la declaración de América del Sur como Zona de Paz, en la cual las partes se comprometieron a zanjar sus disputas por medios pacíficos.

Por su propia naturaleza amplia, con fuerte énfasis en el accionar en instituciones multilaterales, este equilibrio estratégico no se ha visto alterado por las importantes compras de armamento que en los últimos años llevaron adelante muchos países sudamericanos. Estas adquisiciones, en tanto, no configuran una carrera armamentista; lejos de reflejar una competencia entre dos o más partes, se explican a partir de un inventario extremadamente heterogéneo de causas, que pueden presentarse aisladas o combinadas entre sí.

Finalmente, puede concluirse que la resolución de los “dilemas de seguridad” asociados a las mencionadas compras de armamento, pasa por la profundización y consolidación del equilibrio estratégico amplio alcanzado en América del Sur, a través del diseño y ejecución de nuevas iniciativas y CSBMs en el marco de las instituciones que lo sustentan. En este sentido, la UNASUR podría llevar a la práctica una idea formulada inicialmente hace más de una década, y cuya eficacia ha sido demostrada en el marco del vínculo argentino-chileno: la aplicación de mecanismos que transparenten y homologuen los gastos militares²⁶.

BIBLIOGRAFÍA

“Argentina dice que América Latina no necesita ningún tratado de no agresión”, *Terra* (EFE), 31 de octubre de 2009

BARTOLOMÉ, Mariano: «Una aproximación a la «heterogeneidad militar» en América Latina», *Política y Estrategia* N° 107, Octubre-Diciembre 2007, pp. 100-125;

BARTOLOMÉ, Mariano: “Las Fuerzas Armadas latinoamericanas: una heterogeneidad poco conocida”, *Security and Defense Studies Review* Vol.8, Summer 2008, pp. 22-46

BUZAN, Barry: *People, States and Fear. An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era*. Lynne Rienner Publishers, Boulder 1991

Consenso de Guayaquil sobre Integración, Seguridad e Infraestructura para el Desarrollo”, Anexo III: *Declaración sobre Zona de Paz Sudamericana*. Segunda Reunión de Presidentes de América del Sur. Guayaquil, Ecuador, julio de 2002. Disponible en http://www.comunidadandina.org/documentos/dec_int/CG_anexo2.htm

“En América Latina no hay carrera armamentista, según expertos”, *El Tiempo*, 3 de noviembre de 2009

HASENCLAVER, Andreas, Peter Meyer & Volker Rittberger: “Integrating Theories of International Regimes”, *Review of International Studies* 26:1 (2000), pp. 3-33

JERVIS, Robert: “Offense, Defense and the Security Dilemma”. En ART, Robert & Robert Jervis: *International Politics. Enduring Concepts and Contemporary Issues*, Harper Collins, New York 1996, pp.183-203

KHALILZAD, Zalmay: “Losing the Moment? The United States and the World after the Cold War”, en ROBERTS, Brad (ed.): *Order and Disorder after the Cold War*, The MIT Press, Cambridge & London 1995, pp. 57-77

KELLY, Phil: *Checkerboards and Shatterbelts*, University of Texas Press, Austin 1997

MOLLER, Bjorn: *The Post-Cold War (Ir)Relevance of Non-Offensive Defense*, COPRI Working Paper, April 1997

NAVARRO MEZA, Miguel: “Equilibrio estratégico en el Cono Sur”, *Fuerzas Armadas y Sociedad* VII:3, Julio-Septiembre 1992, pp.1-2.

NAVARRO MEZA, Miguel: "Equilibrios estratégicos y seguridad regional", *Fuerzas Armadas y Sociedad* IX:2, Abril-Junio 1994, pp.23-24

OEA: *Declaración sobre Seguridad en las Américas*, OEA/Ser.K/XXXVIII, 28 de octubre de 2003 (www.oas.org/csh/CES/documentos/ce00339s02.doc)

ROE, Paul: "The Intrastate Security Dilemma: Ethnic Conflict as a Tragedy", *Journal of Peace Research* 36:2 (1999), pp.183-202

ROJAS ARAVENA, Francisco: "Las Medidas de Confianza Mutua y de Seguridad: perspectiva desde Chile", *Fuerzas Armadas y Sociedad* 17:1-2, Enero-Marzo 2002, pp.32-43

UNASUR: Primera Reunión de Ministras y Ministros de Defensa del Consejo de Defensa Sudamericano (CDS). Declaración de Santiago de Chile. Santiago de Chile, 10 de marzo de 2009

OEA: *Declaración de Santiago de Chile sobre Medidas de Fomento de la Confianza y la Seguridad*, Santiago de Chile, 10 de noviembre de 1995

Disponible en <http://www.fasoc.cl/files/articulo/ART41192a1e4e03d.pdf>

NOTAS

¹ Un ejemplo es el caso de la organización peruana Sendero Luminoso (SL) y su documento "Que el equilibrio estratégico remezca más el país", emitido por su Comité Central en el año 1991. Disponible en http://www.solrojo.org/pcp_doc/pcp_1191.htm

² NAVARRO MEZA, Miguel: "Equilibrio estratégico en el Cono Sur", *Fuerzas Armadas y Sociedad* VII:3, Julio-septiembre 1992, pp.1-2. Del mismo autor, "Equilibrios estratégicos y seguridad regional", *Fuerzas Armadas y Sociedad* IX:2, Abril-Junio 1994, pp.23-24

³ En base a HASENCLAVER, Andreas, Peter Meyer & Volker Rittberger: "Integrating Theories of International Regimes", *Review of International Studies* 26:1 (2000), pp. 3-33

⁴ La *postura* se refiere al carácter defensivo u ofensivo de determinado armamento o política estatal. La *ventaja* alude al curso de acción más conveniente para un Estado, en términos de ataque o defensa, frente a una crisis con otro Estado. Ver JERVIS, Robert: "Offense, Defense and the Security Dilemma". En ART, Robert & Robert Jervis: *International Politics. Enduring Concepts and*

Contemporary Issues, Harper Collins, New York 1996, pp.183-203

⁵ El carácter defensivo u ofensivo de una postura de fuerza se observa a partir de su despliegue, armamento, equipamiento, infraestructura y logística, entrenamiento y doctrina. MOLLER, Bjorn: *The Post-Cold War (Ir)Relevance of Non-Offensive Defense*, COPRI Working Paper, April 1997

⁶ El Acta de Chapultepec amplió el concepto de agresión a países de toda procedencia, yendo más allá de la idea de Estado "no-americano" que sostenía la Declaración de La Habana. De acuerdo a algunos especialistas, el cambio fue dado por el temor de una supuesta política expansionista de parte de la entonces neutral Argentina, a expensas de Uruguay.

⁷ Sobre estas tesis, ver KELLY, Phil: *Checkerboards and Shatterbelts*, University of Texas Press, Austin 1997, en especial pp. 36-40

⁸ Estos valores e intereses fueron explícitamente definidos (párrafos 12-18) en el documento "Aportes a un nuevo concepto de Seguridad Hemisférica. Seguridad Cooperativa", elaborado por la CESH un año después de su constitución

⁹ OEA: *Declaración sobre Seguridad en las Américas*, OEA/Ser.K/XXXVIII, 28 de octubre de 2003 (www.oas.org/csh/CES/documentos/ce00339s02.doc)

¹⁰ Conviene recordar que la Declaración rubricada en tierra azteca confirmó la heterogeneidad de perspectivas de los gobiernos del continente respecto a las amenazas a su seguridad, consignando más de medio centenar, entre ellas el terrorismo; el narcotráfico; los desastres naturales; el tráfico de armas pequeñas y livianas; la proliferación de Armas de Destrucción Masiva; la corrupción, etc.

¹¹ Empleamos aquí la categorización de Complejo de Seguridad que propuso inicialmente Barry Buzan. Ver BUZAN, Barry: *People, States and Fear. An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era*. Lynne Rienner Publishers, Boulder (CO) 1991, pp. 186-208

¹² KHALILZAD, Zalmay: "Losing the Moment? The United States and the World after the Cold War", en ROBERTS, Brad (ed.): *Order and Disorder after the Cold War*, The MIT Press, Cambridge & London 1995, pp. 57-77

¹³ *Consenso de Guayaquil sobre Integración, Seguridad e Infraestructura para el Desarrollo*, Anexo III: *Declaración sobre Zona de Paz Sudamericana*. Segunda Reunión de Presidentes de

América del Sur. Guayaquil, Ecuador, julio de 2002. Disponible en

http://www.comunidadandina.org/documentos/dec_int/CG_anexo2.htm

¹⁴ Primera Reunión de Ministras y Ministros de Defensa del Consejo de Defensa Sudamericano (CDS) de la UNASUR. Declaración de Santiago de Chile. Santiago de Chile, 10 de marzo de 2009

¹⁵ Nos referimos a la Conferencia Regional sobre Medidas de Fomento de la Confianza y la Seguridad de la OEA, realizada en Santiago de Chile entre el 8 y el 10 de noviembre de ese año. Su documento final, la “Declaración de Santiago”, disponible en <http://www.fasoc.cl/files/articulo/ART41192a1e4e03d.pdf>

¹⁶ Un interesante ejemplo es la mutua apertura de las instalaciones nucleares, incluyendo las plantas de enriquecimiento de uranio, que en los años 80 acordaron Raúl Alfonsín y José Sarney, por entonces presidentes de Argentina y Brasil respectivamente.

¹⁷ Aquí estamos empleando las cuatro categorías de CSBM propuestas en ROJAS ARAVENA, Francisco: “Las Medidas de Confianza Mutua y de Seguridad: perspectiva desde Chile”, *Fuerzas Armadas y Sociedad* 17:1-2, Enero-Marzo 2002, pp.32-43

¹⁸ Ya hemos trabajado esta cuestión en BARTOLOMÉ, Mariano: «Una aproximación a la «heterogeneidad militar» en América Latina», *Política y Estrategia* N° 107, Octubre-Diciembre 2007, pp. 100-125; y BARTOLOMÉ, Mariano: “Las Fuerzas Armadas latinoamericanas: una heterogeneidad poco conocida”, *Security and Defense Studies Review* Vol.8, Summer 2008, pp. 22-46

¹⁹ La frase corresponde a John Chipman, Director del IISS de Londres, y fue pronunciada en el marco del seminario “América Latina en la perspectiva estratégica”, organizado por esa entidad

y celebrado en Santiago de Chile en agosto de 2009

²⁰ Con esta lectura coincidió un grupo de expertos reunidos en Washington por *Interamerican Dialogue* para debatir la cuestión. Ver “En América Latina no hay carrera armamentista, según expertos”, *El Tiempo*, 3 de noviembre de 2009

²¹ ROE, Paul: “The Intrastate Security Dilemma: Ethnic Conflict as a Tragedy”, *Journal of Peace Research* 36:2 (1999), pp.183-202

²² Perú le demanda a Chile la soberanía sobre un espacio marítimo de 35 mil Km². En este contexto, Lima presentó el 19 de marzo de 2009 en la Corte Internacional de Justicia de La Haya la memoria de su demanda, basada en el argumento de que los límites nunca han sido fijados; Chile lo niega sobre la base de dos tratados, suscritos en 1952 y 1954, alegando que Perú los reconoció durante 50 años, además de una serie de acuerdos complementarios posteriores.

²³ “Argentina dice que América Latina no necesita ningún tratado de no agresión”, *Terra* (EFE) 31 de octubre de 2009

²⁴ A modo de ejemplo, si la Armada Argentina fuera dotada por el poder político de más y mejores medios aeronavales, se reduciría en forma sensible la pesca de flotas extranjeras en la zona económica exclusiva que se extiende hasta las 200 millas de la costa, que no sólo es ilegal sino verdaderamente depredatoria.

²⁵ Con cierta recurrencia, propuestas de este tipo fueron formuladas por el venezolano Hugo Chávez sin éxito, tanto en el ámbito del MERCOSUR como del ALBA.

²⁶ Esta propuesta fue formulada inicialmente en 1998, en el marco de la Segunda Conferencia Regional sobre Medidas de Fomento de la Confianza y la Seguridad de la OEA, realizada en San Salvador en 1998



HISTORIA DE “EL SALTILLO” Gemelo del ALFÉREZ CÁMPORA.

Colaboración de Luis Costa (h).

En 1932 el astillero G. De Vries Lentsch Jr. recibe el encargo del capitán británico D.C.M. Lawrie de construir un yacht auxiliar, aparejado a queche, cuyo diseño fuera realizado por el arquitecto Naval E. P. Hart.

El “Leander”, como fuera bautizado dicho velero al ser botado, fue puesto a la venta un año más tarde y en 1934 es adquirido por un español de nombre Pedro Galíndez, quién lo rebautiza “SALTILLO”, nombre coincidente con el de su residencia en Portugalete.

Con fecha 30 de junio de 1935, el Presidente de la entonces República Española, expide patente de navegación al “yate de vela y motor” SALTILLO, por la que se autoriza al mismo para “navegar y comerciar en todos los mares y puertos del globo”.

Comienza allí un hamacado periodo en la historia de ese velero, participando en diversas regatas-crucero y acontecimientos históricos de nota, como por ejemplo haber sido el único yate español presente en la conmemoración del jubileo de SS MM los Reyes de Inglaterra en 1935, junto a lo más granado de la flota inglesa.

En 1946 Don Pedro Galíndez cede el SALTILLO a Don Juan de Borbón, Conde de Barcelona, (padre de Don Juan Carlos de Borbón, actual Rey de España), quien había fijado su residencia en Estoril a partir de febrero de ese año.

En agosto de 1948, luego de celebradas las primeras Olimpiadas de la postguerra, el SALTILLO, llevando a bordo a Su Alteza Real Don Juan de Borbón, se encuentra, previa cita, con el yate AZOR del General Francisco Franco, a unas 5 millas al norte de San Sebastián.

Ambas personalidades se entrevistan durante largo rato, tratando diversos temas decisivos para el futuro de la madre patria y en especial, el concerniente a la educación del que algún día sería el futuro Rey de España.

Entre marzo y junio de 1958 el SALTILLO, bajo el comando del Conde de Barcelona Don Juan de Borbón y con otras personalidades de la nobleza a bordo, emprende el cruce del Atlántico rumbo a América y su travesía finaliza en Nueva York.

Continúa en la página 112

LA JURISDICCIÓN SOBRE LOS BUQUES DE BANDERA NACIONAL

Dr. Edison GONZÁLEZ LAPEYRE

El Dr. Edison González Lapeyre, ha sido Catedrático de Derecho Internacional Privado, Derecho Diplomático y Derecho Internacional Público de la Facultad de Derecho de la UDELAR, Profesor de Derecho Marítimo de la Academia de Derecho Internacional de La Haya, Profesor de Derecho Internacional Público de la Escuela de Guerra Naval, del CALEN, del IMES y de los cursos del Comité Jurídico Interamericano. Fue negociador del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, del Estatuto del Río Uruguay, del Tratado para el desarrollo de la cuenca hidrográfica del Río Cuareim y otros múltiples tratados internacionales. Ha sido presidente de la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo, de la Comisión Administradora del Río de la Plata y de la Comisión Administradora del Río Uruguay. Integró en una primera etapa el equipo legal del Uruguay en el conflicto con Argentina ante la Corte Internacional de Justicia. Es miembro del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay y correspondiente de la Real Academia de la Historia de España. Tiene más de cien trabajos publicados sobre sus distintas especialidades.

CAPÍTULO I. EL TERRITORIO Y LA JURISDICCIÓN

1. Eduardo Jiménez de Aréchaga, destaca que “*gran parte de la doctrina moderna se inclina a la concepción del territorio del Estado como el ámbito espacial, el teatro donde se ejerce la competencia y el poder del Estado*” (Curso de Derecho Internacional Público, T. II, Montevideo 1961, p.374). Hans Kelsen ha sido el principal exponente de esta concepción doctrinaria que se caracteriza por el hecho de considerar al territorio como el espacio dentro del cual la coerción estatal es autorizada por el Derecho Internacional (Principles of International Law, p.208).

Jiménez de Aréchaga, al examinar esta posición, sostiene que con este criterio, “*el alta mar, o las zonas polares, serían territorio del Estado, por cuanto todo Estado tiene derecho a ejercer actos coercitivos en alta mar o en zonas no ocupadas, respecto*

de sus nacionales y en barcos de su bandera” (op.cit. p. 375) .

En efecto, Kelsen admite que “*el dominio local de aplicación del régimen del Estado particular es mucho más amplio que el territorio del Estado, en sentido estricto, circunscripto a lo que se llaman sus fronteras puesto que la frontera del Estado no constituye sino una limitación reguladora, pero no exclusiva de esa validez*” (op.cit. p.212 y ss.).

2. El inciso 2º del art. 9 del Código Tributario del Uruguay, siguiendo el criterio expuesto precedentemente, admite que las normas tributarias puedan regir fuera del territorio estricto sensu de nuestro país “*en los casos de extraterritorialidad establecidos por actos internacionales, y cuando se trate de servicios prestados por el Estado fuera de los límites establecidos en el inciso anterior*”.

Y, precisamente, ese tipo de situaciones se generan con respecto a los buques,

puesto que existen múltiples tratados internacionales que le otorgan derechos jurisdiccionales al Estado sobre las naves que arbolan sus respectivas banderas en alta mar y que admiten que los cónsules acreditados en el exterior están habilitados para percibir, por sus gestiones, determinados tipos de tributos.

Ahora bien, esa disposición del Código Tributario, reconoce la extraterritorialidad de las normas tributarias establecida por “actos internacionales” y cuando se trate de la contraprestación de servicios prestados por el Estado, exclusivamente.

3. En lo que respecta a los buques en alta mar, desde los principios del desarrollo del Derecho Marítimo, es decir, a partir de principios del siglo XVII, autores como Grotio y Puffendorf sostuvieron que los mismos estaban sometidos al ordenamiento jurídico de sus respectivos pabellones.

Y este criterio fue unánimemente aceptado a través de los siglos existiendo múltiples opiniones doctrinarias y jurisprudenciales que lo avalan.

Así por ejemplo, Oppenheim, sostuvo que “la jurisdicción en el mar libre está, en principio, vinculada al pabellón marítimo bajo el cual navega el Buque” (Derecho Internacional Público, T.I. Vol.2, Barcelona 1961 p. 157) “L. A. Podestá Costa sostuvo que “la nacionalidad o bandera significa que el buque está sometido a la jurisdicción y a la protección de un Estado determinado” (Manual de Derecho Internacional Público, Buenos Aires 1947, p.142). En el mismo sentido se han expedido Charles Fenwick (Derecho Internacional, B.Aires 1963, p.354 (González Lebrero, Rodolfo, Manual de Derecho de la Navegación, 3ª. ed. Buenos Aires 1970, p.61), Rodolfo Mezzerá Álvarez, Curso de Derecho Marítimo, Montevideo 1961, p.69, J.L. Brierly, The Law of Nations, Oxford, Inglaterra 1963, p.311).

4. La Corte Suprema de Justicia de los Estados Unidos de América en el caso *Lauritzen contra Larsen*, expresó: “*Acaso la norma más venerable y universal del derecho marítimo es la que da cardinal importancia a la ley del pabellón. Cada Estado, según el Derecho Internacional, puede determinar por sí mismo las condiciones en que concederá su nacionalidad a un barco mercante, aceptando así la responsabilidad y adquiriendo autoridad sobre el mismo*” (Cf. John Colombos, *Derecho Internacional Marítimo*, Madrid 1961, p.195)

Colombos, le atribuye una enorme importancia al régimen que resulta de la bandera que enarbolan los buques y ha sostenido que el mantenimiento de la ley y el orden en alta mar se ha logrado “mediante la jurisdicción que los Estados ejercen sobre los barcos que arbolan su pabellón” y más adelante que “la ley del pabellón es aplicable a todos los acontecimientos que sobrevengan en el barco y sean capaces de producir efectos legales” (op.cit. p. 201).

5. Los tratados de Montevideo de Derecho Internacional Privado de 1889 y 1939, recogieron parcialmente el criterio del pabellón del buque.

Así, el Tratado de Derecho Comercial Internacional de 1889, establece en el inciso 2º del art. 13 lo siguiente: “*Si el naufragio ocurre en aguas no jurisdiccionales conocerán los tribunales del país del pabellón del buque o los del domicilio del demandado, en el momento de la iniciación del juicio, a elección del demandante*”.

En el mismo sentido se expidió el Tratado de 1940 sobre Derecho de Navegación Comercial Internacional, regulando lo relativo a la nacionalidad del buque en sus artículos 1 a 3 y disponiendo en art. 6 que “*si el abordaje se produce en aguas no jurisdiccionales entre buques de dis-*

tinta nacionalidad, cada buque estará obligado en los términos de la ley de su bandera...”

También son destacables por recoger el criterio de la ley de la bandera y darle relevancia a la misma, el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo del 19.11.1973, en sus artículos 3,6, 7 y 38 y el Estatuto del Río Uruguay de 26.2.1975 en los incisos a y b del art. 48, a los que nos referiremos más adelante.

6. La Conferencia Marítima de Ginebra de 1958 convocada por las Naciones Unidas, siguiendo este criterio, estableció en su art. 6 inc. 1, que *“los barcos navegarán bajo pabellón de un solo Estado y, salvo en casos excepcionales expresamente previstos en tratados internacionales o en los presentes artículos, estarán sujetos a su exclusiva jurisdicción en alta mar”*.

Por su parte, la Convención, de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, o Convemar ratificada por nuestro país por ley No. 16.267 de 15 de julio de 1992, establece, en su artículo 92 lo siguiente:

“Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en esta Convención, estarán sometido en la alta mar a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado”.

7. El Convenio de la O.I.T. No. 188, sobre trabajo pesquero, en diversos artículos, hace referencia a la jurisdicción del Estado sobre los buques y sus tripulantes, sin distinguir el área acuática en que se encuentren.

A título meramente de ejemplo, vale la pena mencionar el art. 6 de los Principios Generales que establece:

“1. Todo Miembro deberá aplicar y hacer respetar la legislación u otras medidas que haya adoptado para cumplir sus obligaciones de conformidad con el presente Convenio por lo que respecta a los pesca-

dores y buques pesqueros bajo su jurisdicción. Entre otras medidas pueden figurar los convenios colectivos, las decisiones judiciales, los laudos arbitrales u otros medios conformes con la legislación y la práctica nacionales”.

El Convenio no indica cuáles son los buques pesqueros “bajo su jurisdicción” pero es claro que al respecto debe estarse a lo dispuesto en la Convemar y en los tratados internacionales que refieren a la ley de la bandera.

8. Ahora bien, cabe preguntarse ¿cuál es el alcance de la expresión jurisdicción?

En nuestra opinión, es la potestad que resulta de la soberanía de un Estado de aplicar su propio Derecho. Usualmente se utiliza esta expresión también para designar el territorio sobre el cual un Estado ejerce su soberanía.

Joaquín Escriche, su clásico diccionario del Derecho expresa: *“que la jurisdicción es el poder o autoridad que tiene alguno para gobernar y poner en ejecución las leyes”*.

Ahora bien, los conceptos de soberanía y jurisdicción no son absolutos puesto que *“deben ser interpretados con el alcance que le da la Carta de las Naciones Unidas en el párrafo 1º del art. 2º y en el alcance de los mismos se deben admitir las limitaciones que le impone el Derecho internacional”* (Ver González Lapeyre, Edison, Los Límites de la República Oriental del Uruguay, Montevideo, 1992, ps. 18-19, Jiménez de Aréchaga, Eduardo, Derecho Constitucional de las Naciones Unidas, Madrid 1958, p. 50).

9. Es decir, que esos derechos jurisdiccionales deben estar ajustados al Derecho Internacional, por lo que no pueden ser calificados como absolutos, de allí que deben respetarse los convenios de la O.I.T., las normas internacionales aprobadas en materia de prevención y represión del te-

rrorismo, la posibilidad de combatir los actos de piratería, etc.

Por ende, los tratados y convenios internacionales le imponen a los Estados ciertas limitaciones en las áreas marítimas bajo su jurisdicción, como acontece en materia de la legislación del trabajo con el Convenio No.188 de la OIT en el caso específico del trabajo en el sector pesquero.

CAPÍTULO II. EL RÉGIMEN NORMATIVO DEL BUQUE EN AGUAS INTERNACIONALES

10. Por ende, debe de concluirse que el buque, su capitán y los miembros de su tripulación, están sometidos a la jurisdicción del Estado de la bandera que arbolaba la nave correspondiente, aún cuando el mismo se encuentre navegando o faenando en aguas que no se encuentren sometidas a la jurisdicción de ningún Estado.

Incluso, el capitán, como destaca Mezzera Álvarez (op.cit. ps.182-183), está investido de una serie de potestades de Derecho Público, entre las que se destacan:

a) El poder de autoridad sobre las personas, necesario para la disciplina a bordo, en particular, los tripulantes del buque (arts. 1074, inc.2º. y 1164 inc.4 del C.Comercio)

b) Tiene atribuciones de oficial de estado civil, en materia de registro de nacimientos y defunciones (V. arts. 35,36 y 64 sobre Registro de Estado Civil de la Ley No.14330 del 12.2.1879).

c) Tiene además funciones notariales, pudiendo autorizar el testamento de tripulantes y pasajeros (arts. 1133 y 1140 del C.Com. y arts. 817 a 825 del C. Civil).

Pero además, el buque y su tripulación, aunque se encuentren en Alta Mar, deberán estar sometidos al Derecho del país de su bandera en todos los aspectos no limitados expresamente por el Derecho Internacional o por su Derecho interno, lo que in-

cluye a la legislación laboral y a las normas en materia de seguridad social, entre otras.

11. Desde el punto de vista de la legislación laboral, el Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero No. 188 ya mencionado, le impone a los Estados la obligación de aplicar y respetar la legislación que los mismos hayan adoptado en esta materia, tanto a los pescadores como a los buques bajo su jurisdicción.

Por lo expuesto anteriormente respecto al alcance que se le debe dar a la expresión jurisdicción, parece claro que esta obligación que se le impone a los Estados, lo que incluye al Uruguay, refiere a todos los buques de bandera nacional, independientemente que se encuentren en aguas uruguayas o en alta mar.

CAPÍTULO III. EL TRATADO DEL RÍO DE LA PLATA Y SU FRENTE MARÍTIMO

A) Buques de bandera nacional en el Río de la Plata

12. A juicio del suscrito, en el Río de la Plata y para los buques que enarbolan el pabellón nacional no se pueden plantear dudas de clase alguna.

Los mismos se encuentran sometidos a la jurisdicción uruguaya en toda la extensión del Río de la Plata, es decir, desde el paralelo Punta Gorda hasta la línea imaginaria que une Punta del Este con Punta Rasa del cabo San Antonio en la República Argentina, con la excepción que refiere a las franjas de jurisdicción exclusiva argentina de 7 y 2 millas, medidas de las líneas de base costeras.

13. El autor, en diversas publicaciones efectuadas a partir de la publicación de El Estatuto del Plata (Montevideo 1978) y en las dos ediciones de su obra “Los Límites de la República Oriental del Uruguay”, 1998 y 1992, V. en esta última p.82), ha

sostenido que un hecho que se produzca en las franjas de jurisdicción exclusiva, cualquiera que sea su naturaleza y la bandera del buque en que ocurra, estará regido por la ley del Estado ribereño correspondiente y será de competencia de sus autoridades.

Con respecto a las franjas de jurisdicción exclusiva, el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, del 19.11.1973, en su art. 2° dispone que la anchura de la misma será de siete millas marinas entre el límite exterior del río y la línea recta imaginaria que une Colonia (Uruguay) con Punta Lara (Argentina) y desde allí hasta el paralelo de Punta Gorda, se dispone que esta franja de jurisdicción exclusiva será de dos millas marinas.

14. En cuanto a la zona de uso común del río, si el hecho se produce en un buque de bandera uruguaya o argentina, será aplicable la ley y serán competentes las autoridades del Estado a que corresponde la bandera del buque (V. González Lapeyre, E, "The Maritime Front of the Rio de la Plata as an instrument for binational fisheries management", Ocean and Coastal Management, Estados Unidos, No.42, año 1999, p.158).

En otras palabras, los buques de bandera uruguaya que naveguen en el Río de la Plata estarán sometidos a la ley nacional, con la sola excepción de las franjas de jurisdicción exclusiva argentina ya indicadas y sin perjuicio de lo establecido en el art. 6° del Tratado que refiere a las aguas de uso común.

En efecto, esta disposición implica una limitación a la jurisdicción de cada parte sobre los buques de su bandera en la zona de uso común al establecer que "*Las autoridades de una Parte podrán apresar a un buque de bandera de la otra cuando sea sorprendido en flagrante violación de las disposiciones sobre pesca y conservación y preservación de recursos vivos y so-*

bre contaminación vigentes en las aguas de uso común, debiendo comunicarlo de inmediato a dicha Parte y poner el buque infractor a disposición de sus autoridades".

Otra limitación importante a la jurisdicción aplicable conforme a la ley del pabellón tiene que ver con la navegación por canales construidos y mantenidos por la Argentina conforme al art. 15 de este tratado, puesto que el mismo establece que la "*responsabilidad civil, penal y administrativa derivadas de hechos que afecten la navegación de un canal, el uso del mismo, de sus instalaciones, estará bajo la competencia de las autoridades de la Parte que mantiene y administra el canal y se regirá por su legislación*".

Como esta norma constituye una limitación al principio general de distribución de jurisdicciones en el Río de la Plata, debe ser interpretada restrictivamente por lo que, en todos los demás aspectos, se aplicará la ley de la bandera de las partes, fuera de las franjas de jurisdicción exclusiva.

B) Buques de bandera nacional en el frente oceánico uruguayo

15. En toda nuestra jurisdicción marítima el ordenamiento jurídico uruguayo es aplicable a los buques de bandera nacional.

Por Decreto de 3.12.1969, se estableció que la soberanía de la República Oriental del Uruguay *se extiende más allá de su territorio continental e insular y de sus aguas interiores, a una zona de mar territorial de doscientas millas marinas, medida a partir de las líneas de base* (art.1°) y ello fue ratificado por la Ley de Pesca No. 13.833 de 29.12.1969 (art. 2°).

Por declaración uruguayo-brasileña sobre límites de jurisdicciones marítimas se reconoció, por ambos países, como "*límite lateral de las respectivas jurisdicciones marítimas la línea mediana, cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de*

la línea de base , y que, partiendo del punto en que la frontera de los dos países alcanza el Océano Atlántico se prolongue en dirección a las zonas del mar adyacente”.

16. De lo expuesto precedentemente resulta que en ese espejo de aguas delimitado debidamente con Brasil y Argentina por sendos tratados, los buques de bandera uruguaya, están sometidos a la jurisdicción de nuestro país con el alcance que le ha dado la Convemar a la denominada Zona Económica Exclusiva de los países ribereños y el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, que en algunos aspectos derogaron y modificaron el Decreto de 3.12.1969 y la Ley de Pesca de 29.12.1969.

Incluso, el Tratado del Río de la Plata, en el art. 75, dispone que las partes deben “ejercer las correspondientes funciones de contralor y vigilancia a ambos lados respectivamente de la línea a que se refiere el art. 75 (se trata del art.70) y las coordinarán adecuadamente”.

C) Buques de bandera uruguaya en la ZEE argentina

17. El Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo consagró, en su artículo 73, “una zona común de pesca, más allá de las doce millas marinas medidas desde las correspondientes líneas de base costera, para los buques de su bandera debidamente matriculados. Dicha zona es la determinada por dos arcos de circunferencias de doscientas millas marinas de radio, cuyos centros de trazado están ubicados respectivamente en Punta del Este (República Oriental del Uruguay) y en Punta Rasa del Cabo San Antonio (República Argentina)”.

Por virtud de esta disposición y con las limitaciones que impone el Tratado y que le puede imponer la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo, los buques pesqueros de bandera uruguaya pueden pescar en aguas argentinas hasta aproximadamente

39°.W 30 S, es decir, hasta las proximidades del puerto de Necochea y los argentinos hasta el límite lateral marítimo del Uruguay con el Brasil.

La superficie que abarca la ZEE es de aproximadamente 62.9 mil millas náuticas cuadradas, correspondiendo al sector uruguayo 31.4 mil y al sector argentino 31.5.

18. La ZEE tiene aspectos híbridos a la luz del Derecho Marítimo clásico de acuerdo a lo dispuesto por la Convemar.

Julio César Lupinacci, afirma que la misma, tiene “una primera gran innovación que está constituida por el surgimiento del instituto de la zona económica exclusiva (ZEE), en la cual desaparece la vieja dicotomía soberanía-libertad del derecho clásico, conforme a la cual en los espacios marítimos o había una prevalencia global del principio de la soberanía, que es lo que caracteriza al mar territorial, o una prevalencia global del principio de la libertad propio de la alta mar” (“Los derechos de pesca en alta mar”, El Derecho internacional en un mundo en transformación. Liber Amicorum en homenaje a Eduardo Jiménez de Aréchaga, Montevideo 1994, T. II, p. 766).

19. En efecto, en la ZEE, “El Estado ribereño tiene sobre los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, derechos de soberanía para dos tipos de fines; exploración y explotación; conservación y administración” (Cf. Armas Pfrter, El Derecho Internacional de Pesquerías y el Frente Marítimo del Río de la Plata, Buenos Aires 1994,112), pero esos derechos pueden estar limitados por los acuerdos internacionales que cada país celebre.

En tal sentido, si bien la Convemar es posterior al Tratado del Río de la Plata, convalidó esta clase de acuerdos, por lo que no afectó la Zona Común de Pesca pactada entre ambos países platenses.

20. Ahora, ¿qué corresponde hacer si un buque, en la ZCP, de la bandera de una

de las partes, es sorprendido, conforme a las potestades indicadas precedentemente, en la Zona Económica Exclusiva del otro Estado, en violación de las normas de preservación y protección de los recursos vivos o de prevención de la contaminación?

En nuestra opinión, por las características propias de la ZEE que le otorga derechos exclusivos al Estado correspondiente sobre los recursos económicos y aplicando el criterio del art. 6 del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, la autoridad competente de ese Estado puede apresarse a un buque de la bandera de la otra parte, debiendo comunicar de inmediato a la misma tal hecho, poniendo el buque infractor a disposición de las autoridades del país de su bandera para que le sean aplicadas las sanciones correspondientes.

Se trata de medidas que tienen carácter excepcional pero que de ningún modo habilitan al Estado ribereño de ese sector de la ZCP para decretar decomisos ni imponer sanciones de ningún tipo a los buques de la bandera de la otra parte.

Corresponde destacar que el tratado mencionado impone otras limitaciones a la jurisdicción que le puede corresponder a cada Estado en la ZCP, no solo en materia de investigación (art.79), sino, sobre todo, por las medidas que puede adoptar la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo en esa área, entre las que se destacan la de adoptar normas y medidas relativas a la explotación racional de las especies en la zona de interés común y en la prevención y eliminación de la contaminación (art.84 inc. d).

Otro aspecto a destacar es el relativo al mar territorial que cada país, conforme a la Convemar, puede establecer hasta 12 millas de sus franjas costeras. Allí el Estado puede ejercitar su jurisdicción pero la misma no es absoluta puesto que el Derecho Internacional consuetudinario impone una restricción a esa soberanía territorial, denominada “paso

inocente”. Este consiste en el derecho que poseen los navíos de navegar por el mar territorial de cualquier Estado, independientemente del origen o destino de su navegación. (V. Gidel, *Le droit international public de la mer*, T. III, ps. 193 y ss).

El paso inocente que se encuentra regulado en la Convemar, implica el derecho de atravesar el mar territorial tanto para dirigirse hacia aguas interiores o para salir de ellas y gozan de ese derecho los buques mercantes y los de guerra, con algunas restricciones que sería muy extenso especificar en su totalidad.

El pasaje del buque por esas aguas debe ser rápido e ininterrumpido y no debe ser perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado costero.

El Estado costero tiene el derecho de reglamentar el paso inocente por su mar territorial y puede restringirlo por razones de mantenimiento de la paz y de seguridad, por lo que el suscrito estima que, en este espejo de aguas, la ley de la bandera puede ser limitada, exclusivamente, por las razones indicadas precedentemente.

21. En nuestra opinión, sin perjuicio de las limitaciones que le imponen la Convemar, el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo y lo que determine la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo, los buques pesqueros uruguayos, faenando en la ZEE de la ZCP estarán sometidos a la ley de su pabellón, es decir, a la ley uruguaya.

Fundamentan esta aseveración las siguientes consideraciones:

a) Como destaca el Profesor Lupinacci la Convemar introdujo una innovación muy importante en cuanto a que el área de las 200 millas, medidas desde las líneas de base costeras, han dejado de ser mar territorial en el sentido de que el Estado ribereño podía ejercer en ese espacio marítimo una soberanía casi absoluta.

A partir de la vigencia de la misma se admitieron una serie de libertades para los buques de otras banderas referidas fundamentalmente al “*ius communicationis*”, etc.

b) La Z.E.E. está establecida exclusivamente, como su nombre lo indica, para los fines económicos que tienen que ver con los recursos naturales, las instalaciones y estructuras para la investigación científica y la preservación del medio marino.

Sobre esos recursos, el país ribereño, en este caso la Argentina y el Uruguay, tienen derechos soberanos, aunque, como se hizo en el Tratado del Río de la Plata es posible acordar soluciones de explotación compartida y pueden ser limitados por el Derecho Internacional (p.ej. pesca responsable).

c) Por otro lado, este Tratado en su art.75 le otorga al Estado ribereño, “funciones de control y vigilancia”, ¿para qué? Para la preservación de esos recursos económicos. No le otorga derechos de “*imperium*” sobre los buques de bandera uruguaya o argentina, en su caso.

De modo que cabe concluir que salvo esos derechos sobre los recursos económicos, y el contralor que el Estado ribereño tiene el derecho de ejercer sobre las actividades que se desarrollen en su ZEE, en los demás aspectos rige la ley uruguaya sobre los buques que enarbolan nuestra bandera.

CAPÍTULO IV. EL ESTATUTO DEL RÍO URUGUAY

22. El principio general en materia de jurisdicción aplicable a los buques argentinos y uruguayos navegando en el tramo del río Uruguay, es el que se determinó con el establecimiento del límite correspondiente en el Tratado de Límites en el Río Uruguay del 7 de abril de 1961.

Pero, existe una normativa especial en el Estatuto del Río Uruguay, del 26 de febrero de 1975, para los buques que nave-

guen por el canal principal de navegación de este curso fluvial y que se encuentra consagrada en el art. 48 de este tratado.

Allí se dispuso que estas naves independientemente que se encuentren a uno u otro lado del límite mencionado, se considerarán situadas en la jurisdicción de una u otra parte si arbolan la bandera argentina o uruguaya y con respecto a los buques de tercera bandera, se aplicará la jurisdicción uruguaya si navegan aguas arriba y la argentina si lo hacen aguas abajo. (incisos a) y b).

CAPÍTULO V. CONCLUSIONES

23. Los buques de bandera uruguaya están sometidos a la jurisdicción de nuestro país,

b) En todo el Río de la Plata, con excepción de las franjas de jurisdicción exclusiva argentina de 7 y 2 millas.

c) En el río Uruguay, dentro de la zona delimitada en el tratado de límites del 7 de abril de 1961 y cuando naveguen por el canal principal de navegación de ese curso fluvial.

d) En todo el frente oceánico del Uruguay y en su ZEE.

e) En toda la ZEE argentina y en la ZEE de los demás Estados, con exclusión de los derechos soberanos que cada país posee sobre los recursos naturales ubicados en la misma y sus potestades para prevenir acciones contaminantes.

f) En alta mar.

Lo que antecede es sin perjuicio de ciertas normas restrictivas a esa jurisdicción, como las establecidas en la Convemar, en el Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo, en los acuerdos de pesca sobre alta mar o en otras aguas internacionales (p.ej. CAMELAR) y en otros convenios internacionales, cuyo análisis excede las pretensiones de este trabajo.

NOTICIAS BREVES DEL ÁMBITO NAVAL Y MARÍTIMO

(Período 01/04/10 al 31/07/2010)

Capitán de Navío (CG) (R) Francisco VALIÑAS

NAVALES

ARGENTINA APUNTA A MANTENER SU CAPACIDAD MILITAR. El Ministerio de Defensa de la República Argentina apuesta a recuperar sistemas para mantener las capacidades bélicas existentes, no habiendo planes de grandes adquisiciones para el futuro cercano. El proceso comenzará por la Fuerza Aérea (FAA). La flota *Mirage* deberá ser desactivada para 2012/13 y su remplazo es la prioridad. La opción más cercana es la compra de *Mirage F-1* usados a Jordania, como paso intermedio al *Mirage-2000* pocos años después. Esta oferta fue presentada por Francia, aunque ya cuenta con la competencia de Israel que ofertó su *Kfir*. En la Armada no se prevé la incorporación de unidades de combate, aunque ya se comenzó con la construcción de patrulleros de alta mar para tareas de control de recursos (misión que corresponde a la Prefectura Naval, lo que anticipa conflictos de competencia). El submarino *San Juan* se encuentra en reparación, y es intención del Ministerio mantener un sumergible en servicio para conservar la capacitación de las tripulaciones. La recuperación de los misiles *Aspide* permitirá que un número determinado de buques puedan continuar con sus capacidades bélicas, mientras que la Infantería de Marina recuperará vehículos anfibios, aunque continuará careciendo de buque para transportarlos. En el Ejército la propuesta es la modernización de 200 *TAM* (Tanque Argentino Mediano) y el armamento indi-

vidual del infante. Años de olvido en inversiones no se pueden recuperar en corto plazo, pero al menos ha habido una definición política sobre el futuro de la defensa.

ATRASOS EN LA REPARACIÓN DEL ROMPEHIELOSARA “ALMIRANTE IRIZAR”. Mario Fadel, titular del Astillero Tandanor, informó que en las condiciones actuales el rompehielos “*Almirante Irizar*” no estará operativo hasta agosto de 2012, contraviniendo la declaración de la Ministra de Defensa, Nilda Garré, ante la Cámara de Diputados cuando aseguró que el buque realizaría la campaña antártica 2011/2012. El retraso es producto de demoras en la ingeniería de detalle del proyecto de modernización, que aún no definió la capacidad y la ubicación de los tanques de gasoil antártico, y esto impide avanzar en otras líneas de trabajo. Además, no se ha definido si el buque será clasificado y verificado por Der Norske Veritas de Finlandia (DNV), sociedad que ya había objetado la ubicación anterior de esos tanques. De no modificarse el proyecto DNV no dará su certificación. Si bien el certificado de clasificación no es obligatorio, el buque operaría en una zona regulada por estrictas normas de seguridad para la preservación del medio ambiente, por lo que la aprobación de una sociedad de clasificación es casi mandatorio.

DIQUE N° 1 DE PUERTO BELGRANO RETOMA ACTIVIDADES. Néstor Martínez, titular de la Cámara de Talleres y Actividades Portuarias de Punta Alta, confirmó que, luego de tres años de inac-

tividad, se ha reactivado el Dique N° 1 de la Base Naval de Puerto Belgrano (BNPB), con el ingreso de un carguero de 120 metros de eslora para realizar trabajo de calderería pesada y liviana, electricidad, repaso de motores principales y auxiliares, y arenado, limpieza y pintura de casco. Además, Martínez está tratando con el Ministerio de Defensa la reactivación del Dique N° 2, con el que se quiere contar antes de fin de año. Destacó que la reactivación de las actividades industriales de BNPB es un paso significativo para la industria naval argentina, y un escalón importantísimo para el proyecto de desarrollo de Puerto Rosales.

ARGENTINA PROCURA AERONAVES AEW El gobierno argentino reinició conversaciones con la firma sueca Saab Aerospace para la adquisición de dos (con opción a tres) aeronaves de alerta temprana *S-1008 (Saab 340 AEW&C)*, dados de baja por la Fuerza Aérea de Suecia. Argentina ya había intentado acceder a esos aviones en 2002 y 2007, y en ambos casos las negociaciones se interrumpieron por problemas financieros. La elección de Saab dejó fuera de competencia al *Embraer-145*, de Brasil, y la razón fue el mantenimiento a largo plazo, ya que la empresa mixta LADE, que integra la Fuerza Aérea Argentina, cuenta con aparatos comerciales *Saab-340B* y abundante stock de repuestos.

BRASIL RECIBE PRIMERA PARTE DE HELICÓPTEROS RUSOS La Base Aérea de Porto Velho, Rondonia, recibió los primeros tres helicópteros *AH-2 Sabre*, de un total de 12 adquiridos por Brasil a Rusia. Los 9 restantes llegarán antes de abril 2011. Conocidos en OTAN como *Mi-5*, estas aeronaves diseñadas exclusivamente para el combate (escorta de otros helicópteros, interdicción aérea y apoyo a tropas terrestres), poseen un avanzado

equipamiento electrónico y la capacidad de transportar hasta 2,5 toneladas de armamentos. Junto con las aeronaves, Brasil adquirió los paquetes logísticos de repuestos y partes para cinco años, y está negociando la transferencia tecnológica para poder ser autosuficiente en el mantenimiento futuro.

BRASIL REMOTORIZA AVIONES DE FUERZA AÉREA Y ARMADA Embraer anunció que este año llevará adelante la modernización de 8 aviones de combate *F-5E* y 3 *AMX* de la Fuerza Aérea, y 3 *A-4* de la Armada de Brasil. Con el apoyo técnico de la empresa israelí Elbit, en los próximos seis años se llevarán a la versión *F-5M* un total de 46 aviones *F-5E*, y se modernizarán 53 *AMX* de la flota aérea de la FAB. Simultáneamente, serán modernizados 12 *A-4 Skyhawk* para el ala aérea del portaviones São Paulo. Las aeronaves deberán dar una vida útil hasta 2021.

PODER DE POLICÍA DE FRONTERA A LAS FFAA DE BRASIL La Comisión de Constitución y Justicia del Senado de Brasil aprobó la ley que concede el poder de ejercer la policía de frontera a las tres armas de las Fuerzas Armadas, tarea que antes estaba limitada al Ejército. De acuerdo a la norma legal, la Armada de Brasil podrá ahora ejecutar tareas de prefectura naval, tal como revisión de embarcaciones y detención de personas, en lugares distantes hasta 150 km de la costa.

BRASIL FABRICARÁ COMBUSTIBLE NUCLEAR La Armada de Brasil dará inicio en 2011 a los procesos de fabricación de hexafluoreto de uranio (UF-6), última etapa para que el país disponga del combustible que necesitará el proyecto del submarino de propulsión nuclear o para reactores pequeños destinados a otros usos. El proyecto, que inicialmente se extendería hasta el año 2022, produciría el combusti-

ble equivalente al 1% del empleado en Usina Angra 2.

PRIMER SUBMARINO FRANCÉS DE BRASIL El pasado 27 de mayo se inició en Francia la construcción del primer submarino de la clase *Scorpene* adquirido por Brasil, cuya entrega está prevista para 2016. Otras cuatro unidades similares serán construidas en el Astillero de Itaguaí, Río de Janeiro. Este tendrá capacidad de atender las necesidades de hasta diez submarinos, y allí se construirá el *SN-Br*, primer submarino nuclear de Brasil. Para ello, en agosto viajarán a Francia un grupo de ingenieros brasileños a capacitarse en la ingeniería de detalle para la construcción de dos modelos de submarino, junto con 60 marinos que conformarán parte de la tripulación del *SN-Br*.

BRASIL PRESTA AVIONES A PARAGUAY El Ministro de Defensa de Paraguay informó que recibirá de Brasil, en préstamo, aviones *Tucano* de adiestramiento avanzado para ser usado en operaciones de combate al narcotráfico y la guerrilla del Ejército Popular Paraguayo (EPP) en la zona fronteriza entre ambos países.

VEHÍCULO AÉREO NO TRIPULADO DE BRASIL El comandante de Aeronáutica de Brasil, Brigadier Juniti Saito, presentó a sus pares de la Armada y el Ejército el Vehículo Aéreo No Tripulado (VANT) *Hermes 450*, aún en fase de experimentación. El VANT, controlado a remoto, tiene un techo de 5.000 metros, puede permanecer hasta 15 horas en el aire, en misiones de vigilancia y reconocimiento de blancos, y podría operar desde cubierta de portaviones.

COOPERACIÓN NAVAL Y AÉREA DE ARGENTINA Y CHILE Los Ministros de Defensa de Argentina y Chile, Nilda Garré y Jaime Ravinet, firmaron un acuerdo de cooperación en industria naval y ae-

ronáutica. Por el primero, acordaron que Tandanor se haga cargo de reparaciones pendientes de Asmar hasta que éste se recupere de los daños del reciente terremoto. Por el segundo, la Fábrica Argentina de Aviones (FAdeA) y la Empresa Nacional de Aeronáutica de Chile (Enaer) iniciarán el estudio para el desarrollo conjunto de un avión de entrenamiento básico para las fuerzas aéreas y aeronavales de ambos países.

ARMADA DE CHILE RECIBE AERONAVES DE PATRULLA La compañía Airbus Military (Grupo EADS) entregó a la Armada de Chile tres aviones de patrulla marítima *C-295-MPA Persuader*, encargados a fines de 2007 por un valor de 105 millones de dólares. Las aeronaves estarán equipadas con el sistema de control táctico FIST, radar de apertura sintética APS-143(V)3, sistema de visión nocturna FLIR Star Safire III, MAD, misiles antibuque AGM-84 Harpoon, torpedos Mk-46 y el sistema de enlace de datos SP100, de fabricación local. La idea de la Armada era adquirir ocho *C-295* para sustituir su flota de *P-3 Orion* y *P-111 Embraer*, pero luego se resolvió modernizar y extender la vida operativa de los *P-3* y sustituir solo los *P-111*.

BOLIVIA COMPRA ARMAMENTO A RUSIA Durante su reciente visita a Rusia, el presidente boliviano Juan Evo Morales Aima coordinó la renovación de su arsenal con armamento ruso. La primera parte se concretó en un convenio para el reemplazo de los tanques Sherman (estadounidenses, Segunda Guerra Mundial) por T-72, y la renovación de todo el parque de fusiles por el AK-74 ruso. También, manifestó el interés de Bolivia en adquirir aviones de combate, radares aéreos, sistemas de misiles SAM-3000 y también una planta de generación eléctrica con energía nuclear. Esta segunda etapa está aún en negociación.

INDUSTRIA BÉLICA DE RUSIA EN VENEZUELA Los convenios de cooperación militar entre Vladimir Putin y Hugo Chávez no se limitaron a la compra de armas en Rusia, sino también a la instalación de industrias armamentísticas rusas en Venezuela. En el estado de Aragua se están instalando una fábrica de fusiles AK-103 y una planta de fabricación de munición para armas portátiles. Entretanto, se están realizando estudios de terrenos para la instalación de un astillero, para la construcción de buques de guerra rusos en Venezuela.

ECUADOR DISMINUYE COMPRA DE AVIONES A BRASIL En mayo de 2008 Ecuador había puesto en Brasil una orden de compra por 24 aviones de ataque “*Súper Tucano*”, pero ante la demora en la entrega por EMBRAER el pedido fue rebajado a 18 unidades, ya que el Ministerio de Defensa ecuatoriano adquirió 6 cazas supersónicos usados en Sudáfrica. En 2009 Ecuador incrementó un 30% el presupuesto de defensa, porcentaje que mantuvo en 2010.

PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES

DRAGADO DEL RÍO URUGUAY El Presidente de la Federación de Cooperativas Arroceras de Argentina (FECOAR) reclamó al Gobernador de Entre Ríos, Sergio Urribarri, la reiniciación del dragado del Río Uruguay, una mejora en los costos del combustible y la adquisición de una grúa especializada en cereales para el puerto de Concepción del Uruguay. El planteo fue respaldado por los sindicatos vinculados al sector, quienes reclaman además la reactivación de este puerto para otras áreas de explotación comercial.

MAR DEL PLATA A fines de marzo la empresa argentina Maruba volvió a operar en el puerto de Mar del Plata, tomando las

cargas dejadas atrás por Hamburg Sud y Maersk al abandonar la operativa en dicha terminal. La entrada y la salida se hicieron por el canal alternativo (8 metros de profundidad y 100 de solera), ya que el principal se encuentra parcialmente bloqueado por una barra de arena, que está siendo dragada. Maruba pretende mantener una frecuencia semanal de/hacia Río Grande do Sul, Brasil, con buques portacontenedores.

TRASLADO DE TERMINAL EN SANTA FE El gobierno central de Argentina autorizó una transferencia de fondos de 57,7 millones de pesos (unos 17 millones de dólares) para obras de accesos viales e infraestructura del nuevo puerto que se establecerá entre los km 579 y 584 del río Paraná, en la zona conocida como Paso Tragadero, hacia donde se piensa trasladar toda la actividad portuaria de Santa Fe.

ROSARIO INCORPORA LÍNEAS MARÍTIMAS INTERNACIONALES El Puerto de Rosario comenzó a operar con dos líneas marítimas internacionales de Maersk y Hamburg Süd a través de una joint venture que proporciona un servicio semanal regular (arribo sábado, zarpada domingo), con el portacontenedores *Maersk Falmouth*, cuya capacidad es 868 TEUs (260 reefers), que unirá la terminal santafecina con Montevideo, donde ambas empresas, junto con Aliança, trasbordan los contenedores de/para puertos del sur argentino destinados al comercio con el hemisferio norte.

BAHÍA BLANCA El Consorcio de Gestión del Puerto anunció la finalización de los trabajos del muelle multipropósito Andoni Irazusta, ganando una superficie de operaciones de poco más de una hectárea. A su vez, en Cangrejales (frente a Puerto Galván), Patagonia Norte prevé una importante inversión en infraestructura, con un muelle de 270 metros de frente de atraque,

profundidad 15 metros a pie de muro, amplios espacios de almacenamiento, estacionamiento, servicio público, transferencia de mercaderías, y conexiones con las redes vial y férrea.

IBICUY El gobierno provincial de Entre Ríos e inversores privados acordaron recuperar el puerto de Ibicuy para insertarlo en la Hidrovía. La iniciativa comenzó con la pavimentación y reforzamiento de puentes de los 21 km del camino carretero y la adecuación de los 15 km de vía férrea que conectan Ibicuy con el nudo de Paraje Roldán, y continúa con relocalización de galpones, construcción de oficinas nuevas, ordenamiento de zonas de cargas generales, cereales, depósitos de frío, de acopio de minerales y parque industrial, en un predio de cien hectáreas cedido por el gobierno central. Por parte del sector privado, se construirá una terminal para el trasvase de mineral de hierro proveniente de Brasil de barcaza a buque de ultramar. Ibicuy se convertirá así en el puerto de mayor calado natural de Entre Ríos, superando en capacidades al de Diamante.

NIDERA INVERTIRÁ EN PUERTO GENERAL SAN MARTÍN La empresa de agroquímicos NIDERA prevé invertir 25 millones de dólares en la construcción de una terminal especializada en fertilizantes en Puerto General San Martín (Santa Fe), que contará con una capacidad nominal de carga de 350 camiones diarios, lo que equivale a unas 10.000 toneladas de carga. Esta será similar a la Terminal Fertilizante S. A., que la empresa ya posee en el Puerto de Quequén, pero sus procesos operativos serán más rápidos. Argentina consume cerca de cinco millones de toneladas de fertilizantes al año, cifra que va en aumento.

TERMINAL DE PASAJEROS EN BUENOS AIRES La Administración Ge-

neral de Puertos (AGP) aprobó el proyecto presentado por Terminales Río de la Plata (Grupo Dubai Ports World) para la remodelación y modernización de la terminal de pasajeros “Benito Quinquela Martín”, con una inversión de seis millones de dólares. El proyecto, además de obras en beneficio del pasaje, incluye la ampliación del tercer espigón, demoliendo el lado sur y ampliando el lado norte. Así, la Dársena A atenderá buques de hasta 200 metros de eslora, mientras que los mayores se operarán en Dársena B.

TERMINAL DE ÁRIDOS EN BUENOS AIRES El puerto de Buenos Aires contará con la primera terminal especializada en áridos del país, a partir de una inversión cercana a los 9 millones de dólares realizada por cinco empresas areneras. La terminal se instalará en Dock Sud, en un predio de cinco hectáreas, y estará a cargo de Marimar SA, Blinki SA, Sunyin, Tonric y Transporte Jilguero SA. El árido es el material granulado que se utiliza como materia prima de la construcción. Entre los más comunes se encuentran las rocas calcáreas sedimentarias (piedra caliza y dolomita), las arenas y gravas, y las rocas ígneas como el granito, el basalto y la cuarcita.

SAN PEDRO El gobierno de la provincia de Buenos Aires anunció el comienzo de las obras de infraestructura destinadas a convertir el Puerto de San Pedro en terminal especializada en exportación de frutas. En 2008 este puerto operó un 60% de frutas y vegetales frescos, 20% de cereales a granel y 20% de arena. En 2009 fue solo la fruta la que movilizó a la terminal y por ello hoy se pretende convertirla en especializada en ese segmento de cargas.

DREYFUS-TIMBÚES Fue inaugurado el puerto Dreyfus-Timbúes, pertene-

ciente a LDC Argentina S.A. (ex Louis Dreyfus y Cía.) sobre el río Coronda, Km 464 del río Paraná, clasificado como particular, de uso privado y con destino comercial e industrial. El complejo fabril asociado estará destinado al procesamiento de oleaginosos, la exportación de subproductos de la molienda (pellets y harinas) y la recepción, almacenamiento y embarque de graneles sólidos. Cuenta con capacidad de embarque de 3.600 toneladas horas.

CONFLICTO GREMIAL ARGENTINO EN HIDROVÍA El Centro de Patrones y Oficiales Fluviales, de Pesca y Cabotaje Marítimo de Argentina está movilizado en busca de eliminar las asimetrías del sector en la Hidrovía Paraná-Paraguay, denunciando la falta de políticas oficiales de defensa de la bandera nacional, que está permitiendo que Venezuela, a través de banderas boliviana y paraguaya, se apropie del monopolio del tráfico fluvial en detrimento de los trabajadores argentinos. Según la entidad gremial, esto se debe a la falta de competitividad por exoneraciones impositivas, tanto en Argentina para empresas extranjeras como en los países vecinos hacia sus propias naves, que no son iguales para todos, en particular en el combustible, que los argentinos deben pagar con impuestos locales que los extranjeros no tienen.

BOLIVIA Y EL HIERRO DEL MUTÚN En la gigantesca minera El Mutún se encuentran demoradas 200.000 toneladas de arrabio adquiridas el año pasado por la empresa hindú Jindal, por la simple razón de que no hay por donde sacar el mineral. Los puertos sobre el Canal Tamengo solo están habilitados para soja y otros graneles vegetales, mientras que Puerto Bush, el único que podría habilitarse, carece de la utilería para el embarque y de la

infraestructura vial para el acceso de cargas pesadas. Jintal había adelantado 6 millones de dólares para las obras del puerto, que se gastaron en la construcción de un terraplén (obra necesaria) pero al no haber existido aporte del gobierno boliviano, los accesos nunca se mejoraron.

MARINA MERCANTE

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES EN AMÉRICA LATINA Según un informe de CEPAL, en 2009 se produjo una disminución del 6,9% con respecto a 2008 en el movimiento portuario de contenedores en América Latina. Según este informe, Cartagena (Colombia), fue el único que registró aumento en el movimientos de TEU's, mientras que los dos mayores del continente, Santos (Brasil) y Colón-Balboa (Panamá) registraron caídas del orden del 15%. En cinco casos, la disminución alcanzó el 30%.

GOBIERNO ARGENTINO ANALIZA INTERVENIR EN MERCADO DE RESERVA DE CARGA El gobierno argentino estudia la posibilidad de intervenir en el mercado internacional de transporte de graneles sólidos para fortalecer la alicaída bandera nacional. Para ello analiza imponer una reserva de carga de 10% sobre los cereales y los granos e intervenir en un mercado estimado por los operadores privados en 5.000 millones de dólares. También, se permitirá el ingreso interino de buques usados para aumentar la flota del país. El proyecto, que se viene conversando desde febrero de este año, cuenta con el aval de la casi totalidad del movimiento sindical marítimo, la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, y de MARUBA, la única empresa de bandera argentina que brinda transporte marítimo internacional.

REESTRUCTURA EN MARUBA El Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU) adquirió una parte del paquete accionario de la empresa marítima argentina MARUBA. La compra se hizo sin subsidios del Estado, aunque a través de un préstamo del Banco Nación con la aprobación del gobierno nacional, según informó Omar Suárez, titular de SOMU. La nueva MARUBA apunta a captar el mercado regional de cereales y graneles sólidos para luego apuntar al tráfico con China.

TRÁNSITOS A MALVINAS La Prefectura Naval Argentina (PNA) emitió la Disposición 14/2010, derivada de los Artículos 1º y 2º del Decreto PE-256/16/2/2010, por la cual todo buque que transite entre puertos continentales argentinos y Malvinas, Georgias del Sur y Sandwich del Sur deberán solicitar una autorización previa en PNA. Esta disposición se dictó con acuerdo de los Ministerios de Relaciones Exteriores y de Justicia de la Nación.

SAAS SUSPENDE SUS ESCALAS EN USHUAIA Y PUNTA ARENAS La naviera South American Atlantic Service (SAAS), con sede en Montevideo, operadora de un servicio regular mensual entre Montevideo, Ushuaia, Punta Arenas y Port Stanley (Malvinas) con el portacontenedores *M/V "Anja"*, anunció la supresión de las escalas en Ushuaia y Punta Arenas, pasando a realizar solamente el enlace directo Montevideo – Stanley. Las razones que llevaron a esta decisión fueron el encarecimiento de los costos de los puertos argentino y chileno en relación a la escasa carga intercambiada, pero fundamentalmente las trabas y dificultades impuestas por Buenos Aires para el tránsito por aguas de jurisdicción argentina por la relación con Malvinas.

TRÁFICO CON ASIA Las empresas ZIM, Hanjin, Wan Hai, CCNI y Hapag se

aliaron para brindar un servicio regular directo entre el Río de la Plata y puertos de Lejano Oriente, dando una señal que el comercio con ese lugar del mundo comienza a reactivarse. Participarán del convenio once buques de 4.200 TEU's (tres ZIM, tres Hanjin, dos Wan Hai, dos CCNI y uno Hapag), ofreciendo un importante descuento en el precio del flete para competir con la oferta de bodega que existe desde Brasil.

SERVICIO REGULAR ENTRE USHUAIA Y RÍO DE LA PLATA La compañía de agentes y proveedores marítimos de Argentina NAVALIA SRL (Grupo Menéndez) adquirió en EEUU un buque portacontenedores para iniciar un servicio feeder bimensual entre Ushuaia, Montevideo y Buenos Aires. Construido en 2004, *"El Asturiano"* (como fue bautizado) tiene capacidad para 1.100 TEU's, dos grúas de 45 toneladas y está tripulado por 18 hombres.

LA UNIVERSIDAD MARÍTIMA MUNDIAL ENFRENTA UN COLAPSO FINANCIERO Y SU POSIBLE CLAUSURA La Universidad Marítima Mundial, sita en Malmö, Suecia, enfrenta un colapso financiero que podría llevar a su clausura al iniciar los cursos del año lectivo 2011, de no encontrarse nuevas fuentes de financiamiento. Estas provienen de la ciudad (Malmö) y el país anfitrión (Suecia), de la OMI y de países donantes. Estos últimos, la porción mayoritaria del presupuesto, han disminuido de 11,3 millones de dólares en 2007 a 7,2 en 2009, mientras que para el presente año se estiman en 5,8 millones. Para funcionar actualmente, la UMM hizo uso del Fondo de Emergencias y Gastos Especiales (3,7 millones), pero aún así, se especula que terminará el año lectivo 2010 con un déficit de 900.000 dólares. Entretanto, la OMI encargó a su Secretario General, Efthimios Mitropoulos, quien

es al mismo tiempo rector de la UMM, encontrar una solución que asegure en el tiempo el funcionamiento regular de la universidad.

CARENCIA DE PROFESIONALES DEL MAR La Comisión de las Comunidades Europeas al Consejo y el Parlamento Europeo informó que, desde la década del ochenta, se viene produciendo en la Unión Europea un descenso pronunciado en el número de titulados en las artes del mar, especialmente oficiales de puente y máquinas. La falta de profesionales altamente calificados frente a la realidad de buques cada vez más tecnificados tiende a convertirse en un riesgo mayor a la seguridad de la navegación y a la preservación del medio ambiente marino. Ante esta situación, el Parlamento Europeo ha instado a los gobiernos y a las navieras a mejorar las condiciones sociales y económicas de los marinos, para volver a hacer atractiva la profesión.

IGUALDAD SALARIAL EN GRAN BRETAÑA Una decisión del gobierno británico, derivada de la llamada “Revisión Carter” (en honor a la congresista Susan Carter, directora del estudio), determinó que las empresas marítimas de su bandera tienen que pagar a los extranjeros contratados el mismo salario que reciben los británicos. La equiparación salarial favorece a unos 15.000 marinos de diversas nacionalidades, y su costo apreciado en 378 millones de dólares anuales. La Cámara del Transporte Marítimo protestó de inmediato la medida, señalando que su aplicación significará el fin de la bandera británica, porque los armadores buscarán otras opciones de competitividad, que inexorablemente pasarán por el cambio de bandera.

AUMENTO DE TARIFAS EN CANAL DE PANAMÁ Las autoridades de la Comisión Administradora del Canal de Pana-

má (ACP) anunciaron el aumento de entre 6% y 7% del peaje del Canal de Panamá, retroactivo al 1 de enero de 2010, con un incremento similar para 2011. Sin embargo, para el sector “Contenedores” se estudia un aumento de cinco dólares por TEU, si bien la tarifa general derivada del arqueo del buque seguiría sin cambios. Este aumento del peaje está destinado a financiar las obras de ensanche del canal, cuya finalización se estima para 2014.

DESGUACE DE VLCC MONOCASCO Menos de la mitad de los VLCC Monocasco aún presentes en la flota mundial serán pasados a desguace este año, pese a la intimación de OMI de retirarlos de los mares para el fin de 2010. Al inicio del año quedaban 98 buques de este tipo en servicio, de los cuales se anunció el retiro de 40, pero los 58 restantes continuarán hasta 2012/2013, ya que se trata de naves en buen estado, carentes de deudas, y sus propietarios pretenden capitalizar algunas ganancias más antes de perderlos.

NIGERIA ESTABLECE REGISTRO FLEXIBLE DE BUQUES Temisan Omatseye, presidente de la Agencia Marítima Nigeriana de Administración y Seguridad (NIMASA en su sigla original), anunció que el Gobierno Federal de Nigeria ha creado recientemente el Registro Híbrido de Buques, con intenciones de incorporar unos 700 barcos al pabellón nacional, cuyo número era de solo 30 a causa del llamado “registro cerrado” y los problemas de inestabilidad interna por los que había pasado el país. El registro híbrido también dará la bienvenida a los FPSO (Buques de Procesamiento y Almacenamiento de Petróleo) y FSO (Buques de Almacenamiento de Petróleo). La OMI exhortó a NIMASA a ser firme en el contralor de todos los aspectos de seguridad al momento de matricular los buques.

EN ALZA EL PRECIO DE CHARTEO DE PORTACONTENEDORES

Según datos de Lloyd List, en el primer semestre de 2010 hubo 347 portacontenedores inactivos, que totalizan 543.000 TEUS, contra 660 naves y 1.300.000 TEUS de igual periodo en 2009. Los buques ociosos son en general los más viejos y de mayor consumo de combustible, que se han vuelto difíciles de chartear y probablemente terminen en desguace. También se ha producido un aumento en los valores del charteo diario. Según Hamburg Shipbroker's Association, hoy un barco de 2.500 TEUS cuesta 10.960 dólares diarios, contra 4.900 de un año atrás, mientras uno de 1.700 TEUS cuesta más de 7.000 dólares contra 4.100 de antes. Esto se interpreta como una reactivación del mercado comercial global, que luego de tocar fondo está regresando a la regularidad.

INDUSTRIA NAVAL

CLÚSTER DE ASTILLEROS EN BRASIL

El gobierno del Estado de Pernambuco pretende convertir el Complejo Portuario de Suape en un polo de industria naval, con la instalación de seis grandes astilleros. Situado a 60 km de Recife, Suape combina una ventajosa posición geográfica, disponibilidad de espacio y un tentador paquete de incentivos fiscales para la atracción de los inversores. El primero en instalarse fue el nacional Estaleiro Atlântico Sur (EAS, del Grupo Camargo-Correa), que está próximo a botar su primer casco. Lo siguió el portugués MPG Shipyards, con una inversión de 140 millones de dólares para la construcción de buques de apoyo off-shore, módulos de plataformas y soluciones de generación de energía eólica, que estará a 100% de productividad en dos años. También se encuentran en etapa de nego-

ciación el surcoreano STX Europa (US\$ 350 millones de inversión) para la construcción de buques sonda, y los nacionales Queiroz-Galvão-Alusa (US\$ 500 millones) y Construcap (R\$ 200 millones). El último en manifestar su intención de unirse al clúster fue Consorcio Schahin-Tomé (US\$ 1.500 millones), que pretende construir plataformas petroleras. Se estima que este polo industrial generará unos once mil empleos directos. Sin embargo, el proyecto implica deforestar 1.076 hectáreas, lo que levantó inmediatas resistencias del Consejo Estadual del Medio Ambiente (CONSEMA) y la Universidad Federal de Pernambuco (UFPE), quienes presentaron un recurso ante la Comisión de Constitución y Justicia pidiendo se paralicen las obras hasta la finalización de los estudios de impacto ambiental. Esta gestión tuvo como repercusión inmediata el anuncio de la posible retirada de la inversión de Schahin-Tomé hacia otro Estado.

PROMAR CEARÁ CONSTRUIRÁ OCHO GASEROS

El Astillero Promar Ceará ganó la licitación para la construcción de ocho buques gaseros para el Programa de Modernización y Expansión de la Flota de Transpetro (PROMEF). El costo de la operación se estableció en 536 millones de dólares, de los cuales 130 millones serán aportados por el Fondo de la Marina Mercante de Brasil. Los buques serán: cuatro de 7.000 m³, dos de 12.000 m³ y dos de 4.000 m³, y en su construcción se deberá emplear un mínimo del 70% de mano de obra y equipos e insumos de industria nacional.

CAPACITACIÓN TÉCNICA EN BUENOS AIRES

La Universidad de Buenos Aires (UBA) y la Cooperativa Standard Motors (ex Standard Motors Ltda.) firmaron un acuerdo para la reapertura de la escuela técnica "Cayo Sotero Ayala", que

capacitará recursos humanos en artes industriales vinculadas al medio marítimo, en tecnologías y conocimientos adecuados a las normas ISO. Los títulos otorgados serán homologados por UBA.

CARRERA DE ARQUITECTURA NAVAL EN UNIVERSIDAD DE QUILMES La Universidad Nacional de Quilmes (UNQ), la Municipalidad de San Fernando, la Prefectura Naval Argentina (PNA) y la Cámara Argentina de Constructores de Embarcaciones Livianas (CACEL) firmaron un convenio para la reiniciación de las carreras de Arquitectura Naval y Técnico Naval. Para ello, la Municipalidad proveerá de la infraestructura física, CACEL de los docentes, UNQ del respaldo académico y PNA la supervisión. Según fue anunciado en la conferencia de prensa del lanzamiento, la iniciativa surgió de la creciente necesidad de recursos humanos capacitados en esa área.

ASOCIACIÓN DE ASTILLEROS ARGENTINOS Astilleros Río Santiago (ARS) y Astillero Servicios Portuarios Integrados (SPI) firmaron un acuerdo para la construcción conjunta de barcasas y remolcadores, encargados por un cliente cuyo nombre fue mantenido en reserva. Las barcasas serán del tipo BOX y RAKE, aptas para el transporte multipropósito de graneles secos, mientras que los remolcadores de empuje reunirán las condiciones exigidas para operar en la Hidrovía.

PARAGUAY IMPORTA BARCAZAS Mientras el mercado de la industria naval regional está en franco crecimiento, generando miles de puestos de trabajo directos e indirectos, Paraguay pateó el tablero al cancelar todos los proyectos de construcción puestos en astilleros de Argentina y anunciar la importación de barcasas de segunda mano provenientes de fuera de la región, a precios subvalorados. Según

fuentes de la Federación de Industria Naval Argentina (FINA), muchas de estas embarcaciones están en mal estado, habrán de navegar con habilitaciones provisorias y serán un riesgo para la seguridad de la navegación y el medio ambiente en la Hidrovía. Para la Asociación Bonaerense de Industria Naval (ABIN) esta medida está dirigida a beneficiar unos pocos funcionarios políticos paraguayos afines a grupos de interés por lucro sin ética.

SIMA-PERÚ CONSTRUYE PARA PANAMÁ El Ministro de Defensa de Perú, Rafael Rey, informó que el Servicio Industrial de la Marina de Guerra de Perú (SIMA-PERU) construirá cinco barcasas de tolva para la Comisión Administradora del Canal de Panamá, luego de ganar una licitación internacional por un monto de 26 millones de dólares. Las barcasas serán utilizadas como gánguiles en las operaciones de dragado y remoción de fondos marinos posteriores a las obras de ensanche del canal.

PROPULSIÓN NUCLEAR PARA BUQUES MERCANTES La problemática de la contaminación ambiental y la variabilidad del precio de los combustibles fósiles han traído nuevamente a consideración el empleo de la energía nuclear para la propulsión de buques mercantes. Fuera del ámbito naval de las superpotencias mundiales, en la década del 60 se experimentó con los *“Savannah”* y *“Otto Hahn”*, aunque también la ex URSS desarrolló rompehielos movidos por energía TNC, alguno de los cuales aún está en servicio y con buen resultado. Pero llevar la propulsión nuclear a buques mercantes plantea tres grandes problemas. El primero es el costo inicial, ya que implica pagar por adelantado la factura de combustible de los próximos cinco a veinte años. El segundo es la disposición de los residuos radioacti-

vos al fin de la vida útil del combustible. Por último, el manejo de las crisis derivadas de la posibilidad de siniestralidad que ha afectado legendariamente a la navegación desde que el primer hombre se aventuró al mar. Un tema aún en debate.

GNL COMO COMBUSTIBLE DE BUQUES: Un estudio de la sociedad de clasificación DNV señala la factibilidad del uso de Gas Natural Licuado (GNL) como combustible de buques mayores, en sustitución del fuel oil pesado estándar, lo que traería aparejado un ahorro del 45% en el costo de la propulsión en un período de 20 años. Además, el empleo de GNL implicaría un 25% de disminución de las emisiones de CO₂, del 90% en gases nitrosos y la eliminación completa de emisiones de sulfuros. Entretanto, Bureau Veritas está también investigando esta línea de acción. Hoy existen unas 2.000 naves menores propulsadas por plantas que emplean GNL realizando cabotaje en el Báltico y en el Mar del Norte, pero los armadores no se deciden al cambio antes de tener certeza de cómo se comportará el mercado del GNL.

GL REFORMA NORMAS DE INSPECCIÓN EN DIQUE La sociedad de clasificación Germanischer Lloyd ofrecerá a los armadores la posibilidad de extender los períodos de tiempo entre las entradas a dique seco en función de un esquema nuevo de controles que pueden reducir significativamente los costos operativos de un buque durante su vida útil. Si las sociedades de clasificación vienen estudiando esquemas similares desde varios años atrás, GL es la primera en haber completado un sistema integral de pruebas y en reglamentar los cronogramas de inspecciones. Esto permitirá a los armadores de buques clasificados por GL tener las inspecciones de dique cada siete años y medio, en lugar de los actuales cinco, siempre que se cum-

plan con las exigencias de la sociedad y que en cada caso lo autorice la autoridad marítima competente.

BUQUES FPSO GIGANTES Los grandes astilleros compiten por la construcción de buques gigantes de almacenamiento offshore de Gas Natural Licuado (GNL), lo que promete grandes dividendos. La tarea implica la construcción de una planta de licuado sobre un barco de producción flotante, almacenamiento y transferencia (FPSO, por su sigla en inglés), de 400 metros de eslora, tamaño que implica un conjunto propio de desafíos de ingeniería naval. Además, deberán contar con la tecnología de sistemas de almacenamiento criogénico y transferencia buque a buque de GNL hacia naves gaseras convencionales. Hasta ahora, el único contrato concreto lo tiene Samsung Heavy Industries, construyendo un FPSO para Technip y Shell, que operará en Australia Occidental. Existe otro proyecto similar (mismo astillero y mismos operadores), para ser posicionado sobre las costas de Timor Oriental, el que se encuentra detenido en espera de la definición de aspectos legales con el gobierno timorí. Simultáneamente, la gasera noruega Flex LNG negocia con Mitsubishi Heavy Industries por la construcción de tres FPSO, aunque no se ha revelado cual será su destino. En todos los casos, aún restan detalles técnicos y de seguridad para definir, ya que la idea inicial de instalar tanque tipo Moss junto a las plantas de procesamiento fue considerada inadecuada por las sociedades de clasificación. Entretanto, en Brasil el grupo SBM Offshore, trabajando para PETROBRAS, está planificando con Queiroz Galvão Oil Co. de Brasil y Nippon Yusei Kabushiki Kaisha & Itochu Corp. de Japón para la conversión de un petrolero VLCC en FPSO. Para la primera conversión fue selecciona-

do el astillero Keppel Shipyard de Singapur, mientras que siguientes unidades se convertirían en el astillero Keppel BrasFel, de Brasil.

PIRATERÍA EN EL MAR

CHINA PREPARA SUS NAVES PARA RESISTIR ATAQUES Luo Goncheng, del Ministerio de Transporte de la República Popular China, conminó a las compañías mercantes de su bandera a implementar sistemas de autodefensa para rechazar piratas. Además, a partir de octubre, los Capitanes serán responsables directos ante la justicia china por la seguridad e integridad del buque y su tripulación en caso de ser capturados por piratas. Entretanto, el gobierno chino relevó el buque que tenía de custodia en aguas somalíes con una flotilla de cuatro destructores y un barco de apoyo logístico, en lo que varios observadores ven como la intención de preparar a la Armada para despliegues prolongados en áreas de operación distantes (proyección de poder), ya que los chinos no integran a la “Operación Atalanta” de las Armadas Occidentales, sino que operan por cuenta propia. Zhuo Li, de la Oficina de Operaciones Generales de Búsqueda y Rescate de China, informó que los sistemas de defensa a instalarse en las naves serán “*no letales*”, y que su propósito es brindar un impase de hasta dos horas en la defensa para permitir el arribo de apoyo aéreo (helicóptero artillado), desde la unidad más cercana de la flotilla.

NUEVA ESTRATEGIA DE LA UE El Vicealmirante Peter Hudson, comandante de la “Operación Atalanta” (EU-NAVFOR), manifestó que si bien la nueva estrategia desarrollada ha dado “victorias tácticas”, ninguna solución definitiva a la piratería en el Índico podrá concretarse mientras

Somalia no cuente con un gobierno estable. Hudson cuenta con una fuerza de diez buques de guerra, tres aviones de patrulla marítima y un submarino, de la coalición de ocho países europeos más EEUU que integraron “Atalanta”.

ONU PROPONE CREAR JUZGADOS ESPECIALES PARA ATENDER LOS DELITOS DE PIRATERÍA EN EL MAR El Consejo de Seguridad de ONU propuso crear juzgados internacionales especiales para evitar el vacío legal existente frente a la piratería en el mar. La propuesta rusa, aprobada por la unanimidad de los 15 miembros del Consejo, pide al Secretario General de ONU, Ban Ki-moon, que informe antes de 90 días sobre la viabilidad de su puesta en práctica.

EL CASO DEL M/V “ALMEZAAAN” El 23 de marzo de 2010 el carguero panameño “*Almezaan*” fue atacado por piratas mientras navegaba en aguas somalíes hacia el puerto de Mogadishu. El ataque fue repelido por una guardia de seguridad privada, ocasionando la muerte de uno de los delincuentes. Posteriormente intervino la Fragata española “*Navarra*”, capturando seis piratas, el cuerpo del fallecido, y hundiendo la embarcación. Pero al intentar aplicar la justicia sobre los detenidos, los españoles se encontraron con que el capitán griego del *Almezaan* no quiso formular denuncia, y en consecuencia los piratas quedaron en libertad. El buque había sido atacado otras dos veces con anterioridad. La primera fue el 1 de mayo de 2009, cuando transportaba trigo a granel y autos usados a Mogadishu. Trasladado a Haradhere, fue liberado el 6 de mayo sin pagarse rescate luego de que hiciera un pacto con un líder guerrillero local (se presume para un transporte de armas, munición, cohetes y granadas, aunque esto no pudo ser confirmado). El segundo ataque fue el 8 de no-

viembre de 2009, y el buque fue retenido en Garacad hasta el 19 de noviembre, cuando se pagó un rescate de monto no revelado por los propietarios.

FRANCIA SE DESMARCA DE “ATALANTA” El gobierno de Francia cursó instrucciones a sus buques asignados a la Operación Atalanta, autorizándoles el uso de la fuerza militar en la represión de actividades piratas contra naves de bandera francesa, y la aplicación de la ley gala sin importar el lugar donde se cometa el delito.

CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE LA PIRATERÍA EN EL MAR La Conferencia Sobre Somalia, celebrada en Estambul con representantes de Naciones Unidas, Unión Europea y OTAN derivó hacia el tratamiento de la piratería en el mar adyacente al país africano. La actual estrategia ha funcionado bien, porque han disminuido sus resultados: uno de diez intentos es consumado en comparación a uno de tres, de antes. Sin embargo, el aumento en el número de tránsitos duplicó el número de denuncias de ataques, que en el primer semestre de 2010 ya alcanzó el total de 2009. Hace cinco años los ataques se producían dentro de las 100 millas de la costa somalí y para pedir algunos miles de dólares de rescate, hoy se concretan a 1.000 millas de la ribera y las exigencias de pago se catapultaron a los

dos millones de euros. En 2009 los piratas recaudaron casi cien millones de dólares en rescates. Las Armadas de la OTAN brindan protección, pero su costo operativo es muy alto. Un buque de patrulla cuesta unos cien mil dólares diarios, y como hay en promedio cuarenta unidades involucradas el costo operativo anual de la Operación Atalanta es de casi mil quinientos millones de dólares, en los cuales el Fondo Especial Antipiratería de ONU aporta solo tres millones. Los efectos de la piratería sobre las economías de los países ricos han sido bajos, y el aumento de los seguros encareció algo el costo del flete, pero para los países ribereños de África Oriental han sido devastadores, porque la piratería marina pone en riesgo vidas, altera el comercio, mata el turismo, aleja la ayuda alimentaria, enriquece a delincuentes, provee financiación a los movimientos insurgentes y pervierte la economía regional. Estos efectos se han trasladado a los países mediterráneos que usaban los puertos del Índico para su comercio exterior. ¿Qué se puede hacer? Hay una cantidad de medidas que se pueden adoptar para disminuir el flagelo, pero hasta que no se encuentre una solución en Somalia, atacando el problema en tierra antes que llegue al mar, los piratas seguirán incursionando en las aguas del Índico.



Viene de la página 90

En 1962, vestido con sus mejores galas, el SALTILLO fondeado en aguas de El Pireo es testigo del enlace que en Atenas contraen Don Juan Carlos de Borbón y Doña Sofía de Grecia, actuales monarcas de nuestra madre patria.

Ya en 1968 su propietario, Don Pedro Galíndez, dona el SALTILLO a la entonces Escuela Oficial de Náutica de Portugalete, con el objeto de que se empleara para la enseñanza de “prácticas marineras a los alumnos de esa escuela”.

A partir de esa fecha y durante unos 17 años el SALTILLO fue utilizado regularmente para dicha finalidad, siendo un excelente aula flotante para estudiar y practicar el arte de navegar.

A fines de 1987 el inexorable paso del tiempo había comenzado a hacer mella en el estado de la chapa del SALTILLO por lo que procedía iniciar con urgencia una reparación a fondo.

En noviembre de ese mismo año se funda en la Escuela Superior de Náutica, la “Asociación de Amigos del SALTILLO”, asociación de carácter filantrópico y cultural cuyo objetivo principal era recabar medios materiales y humanos para la restauración de la embarcación.

Los pacientes trabajos de recuperación y puesta a punto del SALTILLO, para que pudiera ser utilizado por las futuras generaciones de marinos vascos en el estudio y la práctica de la navegación, tardan casi 10 años.

En ese interín, en el año de 1993 fallece Su Alteza Real Don Juan de Borbón y la Fabrica Nacional de la Moneda y Timbre acuña en su homenaje una moneda con su imagen el anverso y la imagen del SALTILLO en el reverso.

Al año siguiente se emite un sello de Correos con la imagen del SALTILLO con un tiraje de 2.500.000 ejemplares.

En 1999 el SALTILLO se encuentra nuevamente cumpliendo el objeto para el cual treinta años antes, Don Pedro Galíndez lo había donado.



Министерство
Оборонной
Промышленности

Проект 1155

Генеральный конструктор - С.П.Корнев

Завод - Северный завод им.

П.П.Семёнова в г.СЗ

В состав корабельного экипажа входят:





República Oriental del Uruguay

Valor Suscripción Anual Nacional U\$S 20

Valor Suscripción Anual Internacional U\$S 50

(Incluye costos de Envío)

Solicitud de suscripción a Revista Naval

Soriano 1117 CP. 11100 Montevideo - Uruguay

Tel. 908 66 85. Fax. 900 25 71

secretaria@revistanaval.com.uy

Indicando nombre y dirección



www.revistanaval.com.uy

Lo invitamos a navegar y comunicarse con nosotros,
aportando ideas, comentarios y material:

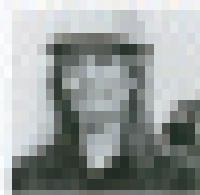
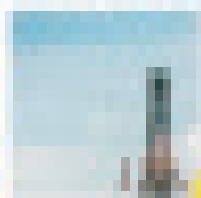
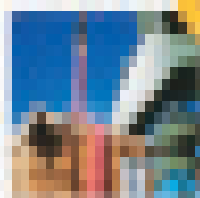
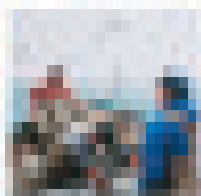
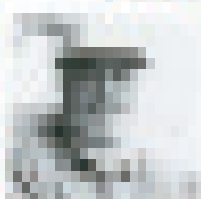
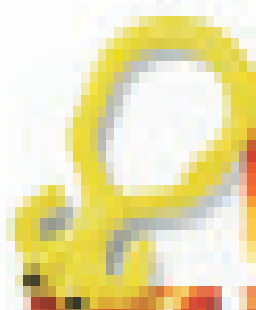
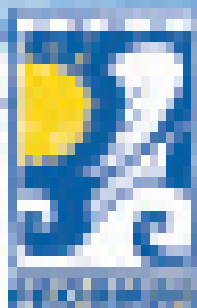
secretaria@revistanaval.com.uy

LA REDACCIÓN

RESEARCH, DESIGN, CONSTRUCTION,
OPERATION, MAINTENANCE, REPAIR,
AND DEMOLITION SERVICES

www.marine-works.com

Marine Works



Marine Works is a leading provider of marine services and equipment. We are currently looking for experienced professionals to join our team. If you are interested in this position, please contact us at info@marine-works.com.



Marine Works

Sistemas de Comunicaciones



COL. Jardín Botánico, Pinar del Río, P.R. 70081- Tel. 704 80007
www.sistemasdecomunicaciones.com

Única distribuidora autorizada en Uruguay

FAST TABO
Sistema de comunicación de voz

Cambie a digital



Atendálos todos juntos

International Charging Cardholders
may be able to connect



International Charging Cardholders
may be able to connect
www.internationalcharging.com
1-800-888-8888
1-800-888-8888

