

## URUGUAY: DEL TRATADO DEL RIO DE LA PLATA A LOS ACUERDOS DE RIVERA

I. El período político abierto con la firma del Acta de Confraternidad Rioplatense y del fundamental Tratado de Límites en el Río de la Plata y su frente Marítimo, señalan para las relaciones de Argentina y Uruguay la iniciación de una nueva línea diplomática, que algunos analistas no dudan de calificar como de marcado tinte integracionista<sup>1</sup>. Acordes o no con esa calificación, resulta evidente que en corto lapso de diecinueve meses, a contar del fundamental mojón temporal de 19 de noviembre de 1973, los dos países platenses concluyen entre sí acuerdos de tal magnitud y trascendencia como en ningún otro período de su historia<sup>2</sup>. Superada una permanente

<sup>1</sup> En nuestro trabajo «Argentina-Uruguay: punto final a una larga controversia», número 132 de la REVISTA DE POLÍTICA INTERNACIONAL, hemos dedicado una sección, VI-4, precisamente al tema de la integración en el Tratado. La afirmación toma base en las propias palabras del presidente Bordaberry en el acto de la firma del importante documento, se reitera en el texto de la Declaración de Salto, en 27 de febrero de 1975 (los ríos limítrofes como instrumentos dinámicos de integración), que suscriben los ministros de Relaciones Exteriores de Argentina y Uruguay, y se constituye en el *leit-motiv* de los convenios de Cooperación Económica e Intercambio Comercial, que en opinión del embajador Guillermo de la Plaza, representante argentino en Montevideo, «es un paso para la integración de dos naciones que puede ser tomado como ejemplo no sólo a nivel continental, sino a nivel mundial».

<sup>2</sup> En primer término el fundamental Tratado de Cooperación Económica e Intercambio Comercial, de 20 de agosto de 1974. Una vez constituida la Comisión Monitora del Convenio, aprueba una serie de acuerdos —siete en total—, el primero de los cuales establece el Reglamento que regulará las actividades del Organismo en materia de coordinación y complementación en materia comercial. El acuerdo número 5 estipula el compromiso de la Delegación Uruguaya de presentar —dentro de los sesenta días a partir de la fecha del 17 de febrero de 1975— la lista de productos cuya importación quedará liberada de gravámenes y demás restricciones a partir del 1 de enero de 1976, conforme a lo establecido en las notas intercambiadas por ambos Gobiernos el 24 de enero de 1975. Si a ello se añade el crédito abierto por Argentina, por valor de 50 millones de dólares; la concesión de otro crédito por dos millones de la misma moneda, destinado a la financiación de la cuota uruguaya en la construcción del puente internacional Paysandú-Colón; la prospección en la cuenca del río Santa Lucía por parte de YPF, Ente Fiscal Petrolero de la República Argentina; la firma del estatuto del río Uruguay (26 de febrero de 1975); los primeros pasos hacia un acuerdo bilateral rioplatense de transporte aéreo; la utilización conjunta de un puerto de aguas profundas; la instalación de una boya petrolera que permitiría el envío de 5.000.000 de metros cúbicos desde Montevideo a Ensenada (La Plata, Argentina); el proyecto de convenio de transporte marítimo entre los dos países en un sistema de reciprocidad e igualdad de trata-

causa de fricciones en su frontera fluvial, el Tratado de Límites actúa como un principio dinamizador, que provoca en cadena una serie consecutiva de acuerdos en forma casi inmediata. Para no referirnos sino a los más importantes, y aun antes de la ratificación del propio Tratado<sup>3</sup>, al culminar las reuniones de la Comisión Mixta que negociaba la cooperación económica entre los dos estados, se informa sobre la decisión de formar un frente común de defensa de sus exportaciones básicas, y se anticipan acuerdos sobre complementación portuaria, transporte, hidrocarburos, industria automotriz y la apertura del mercado argentino para una larga lista de productos uruguayos. Voceros del Gobierno uruguayo calificaron en esa fecha—22 de diciembre de 1973— como de «altamente positivas» los resultados de las negociaciones, y señalaron que las conversaciones se realizaron «con el mismo espíritu que permitió la reciente firma de un definitivo tratado de límites en el Río de la Plata»<sup>4</sup>.

La serie de acuerdos a nivel Comisión logrados en fecha tan cercana a la firma del Tratado de Límites en el Río de la Plata equivale a un virtual descongelamiento de inhibiciones seculares. Se acuerda estructurar un proyecto de convenio de transporte marítimo, basado en un sistema de reciprocidad e igualdad de tratamientos<sup>5</sup>; se decide igualmente la acción conjunta de ambas naciones en la conferencia de fletes con el norte de Europa, las pautas para el establecimiento de un convenio de transporte aéreo<sup>6</sup>, facilidades especiales

---

mientos; el acuerdo de interconexión energética de 12 de febrero de 1974, unido al acuerdo de reciprocidad provisional de 29 de noviembre de 1974, conforman un complejo normativo de gran alcance para la integración de ambos países.

<sup>3</sup> El de mayor significación desde el punto de vista político es el «Acta de Confraternidad Rioplatense», suscrita por los presidentes Perón y Bordaberry, en la ciudad de Montevideo el 19 de noviembre de 1973. Después de la firma del Tratado de Límites en el Río de la Plata, Argentina y Uruguay han suscrito un acuerdo de interconexión energética (12-2-74), un acuerdo de complementación sobre Salto Grande (12-2-74), un acuerdo de un frente común sobre carnes, juntamente con Paraguay y Colombia (junio de 1974), una declaración de las organizaciones empresarias (30-9-74), el Estatuto de la Comisión Administradora del Río de la Plata (15-7-74), el estatuto de la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo (15-7-74), un acuerdo sobre las Cartas Náuticas de delimitación del río de la Plata (15-7-74), un acuerdo extendiendo la vigencia del Convenio Cultural (15-7-74), un Convenio sobre Transporte por Agua en el río de la Plata (20-8-74), un acuerdo para línea de crédito por 50 millones de dólares (20-8-74), un acuerdo sobre préstamo por valor de dos millones de dólares para obras del Puente Paysandú-Colón (20-8-74), acuerdos sobre refinación de petróleo e intercambio de derivados (20-8-74), acuerdos sobre adquisición de turbinas sobre Salto Grande (20-8-74), y el Convenio de Cooperación Económica, al que nos hemos referido.

<sup>4</sup> La referencia al Tratado de Límites es constante en la diplomacia uruguaya, por las evidentes connotaciones políticas que ello implica en la solución del problema de límites más agudo de toda su historia independiente. De ahí también la importancia asignada a la permanencia de ese espíritu, lo cual importa señalar que continuaban los gestos amplios y los entendimientos profundos en las dos riberas del Plata.

<sup>5</sup> De acuerdo al informe publicado en *La Opinión*, Buenos Aires, 23 de diciembre de 1973.

<sup>6</sup> En la misma fuente citada anteriormente y en la edición de la misma fecha.

para Argentina en el puerto de Montevideo y un estudio de factibilidad y uso en común de un muelle de buques graneleros. Por su parte, las compañías estatales de combustibles YPF de la Argentina y ANCAP del Uruguay, acuerdan el estudio para el uso común de una boya petrolera con localización en la costa uruguaya y negociar una solución al problema de refinado y transporte de hidrocarburos. Se acuerda en la misma medida la complementación de la industria automotriz, visible en algunas pautas iniciales, y la derogación de las trabas aduaneras para productos uruguayos en el mercado argentino<sup>7</sup>.

Haciendo punta en sus avances de integración económica, fueron los delegados uruguayos quienes expresaron la necesidad de realizar una complementación que asegure reciprocidad de beneficios y un razonable equilibrio del comercio bilateral. Los negociadores argentinos añadían todavía la conveniencia de coordinar el desarrollo industrial y de inversiones en Uruguay, contando con el abastecimiento del mercado argentino. En el último de los aspectos considerados—el financiero—el Banco Central Argentino concedía al Uruguay un préstamo de 30 millones de dólares para la importación de bienes de capital<sup>8</sup>.

En los últimos días de 1973 la actividad de ambas orillas no descansa. El 29 de diciembre se reúnen en Punta del Este—Uruguay—el presidente Juan María Bordaberry y los ministros argentinos de Economía, del Interior y de Industria. De acuerdo a lo trascendido los temas a consideración habrían sido la formación de un frente común en la exportación de productos tradicionales, el tema petrolero, los diversos acuerdos de complementación, entre ellos y como destacado el de la complementación portuaria y las proyecciones económicas inmediatas del acuerdo de límites<sup>9</sup>. En la misma fecha el canciller Vignes, ausente de la cita montevideana, anunciaba la fructificación de acuerdos previos, respecto a tres puntos: utilización conjunta de un puerto de aguas profundas, elaboración de un proyecto de unidad aduanera e instalación de una boya petrolera que permitiría trasladar

<sup>7</sup> Vid. Acta Final de la Comisión Argentino-Uruguaya de Cooperación Económica e Intercambio Comercial (Reunión I. Montevideo, 1973, Ministerio de Relaciones Exteriores del Uruguay, 21 de diciembre de 1973).

<sup>8</sup> El monto del préstamo posteriormente fue incrementado hasta el tope de los 50 millones de dólares, 20 de agosto de 1974 (Circular 541 del BC de la RA).

<sup>9</sup> Los ministros asistentes a esta cita fueron por parte argentina los de Economía, Gelbard; del Interior, Llambi, y de Industria, Revestido. La reunión considerada secreta contó con la presencia del primer mandatario uruguayo, y los temas considerados corresponden a infiltraciones de información, recogidos como tales por un diario de Montevideo, y posteriormente por la prensa argentina, *La Nación*, 31 de diciembre de 1973.

cinco millones de metros cúbicos desde Montevideo a Ensenada, cerca del puerto de combustibles de YPF—ente estatal argentino—en las cercanías de La Plata<sup>10</sup>.

II. Esta intensa actividad diplomática habría de incrementarse a todo lo largo del año de 1974. El 12 de febrero el presidente uruguayo visitaba Buenos Aires, con el propósito de intercambiar los respectivos instrumentos de ratificación del Tratado del Río de la Plata, oportunidad en la que los ministros de Relaciones Exteriores suscriben un acuerdo de interconexión energética con una serie de ambiciosos objetivos a cumplir, cuya primera etapa estaba constituida por la vinculación de las estaciones transformadoras de Concepción del Uruguay (R. Argentina) y de Paysandú (R. O. del Uruguay)<sup>11</sup>.

El 15 de julio se firman una serie de instrumentos que complementan el Tratado del Río de la Plata, constituidos por: a) la aprobación del estatuto de la Comisión Mixta del Río de la Plata; b) el estatuto de la Comisión Mixta del Frente Marítimo, y c) la Traza de límites en el Río de la Plata<sup>12</sup>. Con esta aprobación quedaban regulados los aspectos dinámicos del propio Convenio fundamental, y entraban en plena vigencia los aspectos procedimentales y administrativos enunciados por los dos países, otorgando seguridad en las acciones, claridad en los movimientos y organicidad a las relaciones de ambos países en su frontera fluvial<sup>13</sup>.

Los contactos comunes se intensifican por obra de los grupos privados, que precipitan las acciones en otro orden de consecuencias importantes. Las Jornadas empresariales río-platenses recogen, por una parte, el nuevo espíritu político del encuentro de los primeros mandatarios y la continuidad en cuanto a los propósitos auspiciados por la Comisión Mixta de Industriales argentinos y uruguayos, en una Declaración final y una nota conjunta que se eleva a los respectivos Gobiernos, y que anticipa en buena parte algunos de los objetivos expresamente formulados por el fundamental Convenio de

<sup>10</sup> «La política de integración latinoamericana en que está empeñado el Gobierno—dijo en aquella oportunidad el Canciller argentino— ha tenido buen comienzo con el Uruguay», *La Opinión*, 29 de diciembre de 1973.

<sup>11</sup> Texto completo del Acuerdo en la *Revista del Ministerio de Relaciones Exteriores de la Argentina*. Firman el acuerdo por la RA, el embajador Alberto J. Vignes, ministro de Relaciones Exteriores y Culto, y por el Gobierno del Uruguay, el doctor Juan Carlos Blanco, ministro de Relaciones Exteriores.

<sup>12</sup> Todos en la misma fecha, 15 de julio. La traza de límites se conoce técnicamente como «Acuerdo sobre las Cartas Náuticas de limitación del río de la Plata».

<sup>13</sup> De modo especial en los aspectos económicos ya señalados que hacen a la pesca, el petróleo, los puertos y la jurisdicción sobre las corrientes de tráfico en el interior del río de la Plata o provenientes del exterior.

Cooperación Económica firmado por Argentina y Uruguay el 20 de agosto de 1974<sup>14</sup>.

III. Los convenios suscritos; junto al de Cooperación Económica, el Protocolo adicional, el de transporte por agua, la nota *reversal* sobre estatutos, tarifas de fletes y condiciones de transportes, junto al acuerdo entre los dos Bancos Centrales, para la importación por Uruguay de bienes de capital por valor de 50 millones de dólares, constituyen, al decir del canciller Juan Carlos Blanco «un paso histórico en las relaciones de nuestros países»<sup>15</sup>. Los acuerdos configuran un conjunto realmente notable de instrumentos internacionales que marcan una etapa decisiva en las relaciones entre ambos países, una etapa en la cual—proseguimos citando las palabras del ministro de Relaciones Exteriores del Uruguay—«nos arrancamos, nos desprendemos de la inercia, de la rutina, de los moldes ya *perimidos* en la dinámica económica moderna; una etapa en la cual, merced a un esfuerzo de imaginación, de creatividad, de dignidad, hemos logrado combinar los factores políticos y económicos para crear un ameno cauce para el desarrollo profundo y amplio de las relaciones económicas»<sup>16</sup>.

Por lo que hace a la diferenciación cualitativa de enfoques, vale la pena reproducir lo que sostiene el más joven de los autores ministros firmantes, y que encaja perfectamente en la tónica impuesta al espíritu presente en las deliberaciones concretadas. Afirma el doctor Blanco que «es un momento de despegue, de ruptura con los moldes antiguos, porque los acuerdos de hoy, especialmente el convenio de cooperación económica, significa un enfoque totalmente distinto de las relaciones. No se trata ahora de disputar, de luchar por menguados cupos, por pequeñas discusiones sobre productos específicos... Nuestro objetivo es cambiar radicalmente esa perspectiva y enfrentar, en vez de esa lucha, otra diferente, que es la de la complementación y la cooperación para realizar la labor industrial y favorecer el intercambio comercial»<sup>17</sup>. Solamente con esa inversión de los términos de la adecuación de las relaciones es posible avanzar decididamente hacia una complementación económica»<sup>18</sup>.

<sup>14</sup> La iniciativa se debe al embajador argentino en Montevideo, don Guillermo de la Plaza, y se concretó el día 30 de abril de 1974, con la constitución de 27 comisiones—grupos sectoriales—, y la participación de 400 concurrentes, de los cuales 323 uruguayos. La Comisión General fue presidida por el ingeniero Broner, titular de la Confederación General Económica de la RA.

<sup>15</sup> *La Nación*, 23 de agosto de 1974.

<sup>16</sup> *La Mañana*, 21 de agosto de 1974.

<sup>17</sup> En la misma fuente informativa citada anteriormente.

<sup>18</sup> *Ibidem*.

Aparte su indiscutible y logrado propósito de contribuir al equilibrio del comercio recíproco entre ambas naciones, el convenio aspira a propiciar las inversiones y la capacidad competitiva de ambos países en los mercados internacionales. Además propugna la creación y funcionamiento de empresas binacionales, y a tal efecto establece un programa de liberación de los gravámenes y restricciones definidos como tales en el Tratado de Montevideo<sup>19</sup>.

Pero es sobre todo por su valor ejemplar en el terreno específicamente político que este convenio y sus complementarios pueden merecer nuestro análisis. Quizá lo más rescatable no sean los resultados concretos, sino el enfoque global de los temas considerados. Y es en la proyección de esta perspectiva en la que pueden situarse su dimensión como arquetipo jurídico—marco o molde—para otras relaciones en la región—y para la apertura de un camino nuevo a transitar para la integración de América ibérica<sup>20</sup>—. Este trascender del texto a las relaciones políticas, y de las relaciones políticas bilaterales a las del continente lo han expresado con igual fuerza y convicción el ministro de Relaciones Exteriores del Uruguay y el embajador argentino en Montevideo, una pieza clave en la culminación de este nuevo encuentro de los dos pueblos<sup>21</sup>.

IV. Como broche del año, el 26 de noviembre se firmaba en Buenos Aires un convenio de reciprocidad provisional, por el cual se reconocían los servicios que presten o hayan prestado las personas que residan en uno u otro país. La presidente argentina señalaba en tal oportunidad la «trascendencia social y política del acuerdo, y una reafirmación del Acta de Confraternidad río-platense, en donde se expresó *que el entendimiento logrado evidencia que no existen dificultades insuperables para los pueblos que tienen auténtica vocación de alcanzar el impostergable objetivo de la integración latinoamericana*»<sup>22</sup>. Por su parte, el ministro de Trabajo de Uruguay, José Etcheverry Stirling, indicaba que el convenio complementa otras aspiraciones: tratados de límites, de reciprocidad económica, de

<sup>19</sup> Artículo 1.º del Convenio de Cooperación, apartados c, d y e.

<sup>20</sup> El punto de vista se encuentra explícitamente señalado en el discurso pronunciado por el señor ministro de Relaciones Exteriores del Uruguay, y recogido por *La Mañana*, 21 de agosto.

<sup>21</sup> La declaración del embajador argentino, con referencia al Acta Final de la Comisión Mixta Argentino-Uruguaya, fue recogida por *Jornal do Brasil*, diario oficialista de Río, en su edición del día 28 de enero de 1975. Constituyen un precioso antecedente para la interpretación posterior del canciller uruguayo.

<sup>22</sup> Indicó la presidente argentina en tal oportunidad, que «ya no habrá distinciones para el hombre que trabaja, protegiendo su vejez, su invalidez y a su familia, por el simple hecho que el trabajo se haya realizado en uno u otro país». Cfr. *La Opinión*, 30 de noviembre de 1974.

complementación industrial, de colaboración energética y de construcción de puentes sobre el río Uruguay. «Vivimos, argentinos y uruguayos, el tiempo favorable de la integración, de la comprensión, de la convivencia solidaria»<sup>23</sup>.

V. Los primeros meses de 1975 continuarían bajo las mismas pautas de acelerado trabajo diplomático. Por un acuerdo entre las dos empresas estatales de exploración y comercialización de hidrocarburos—ANCAP y Yacimientos Petrolíferos Fiscales—, llevarían a ejecución un relevamiento sísmico en la cuenca del río Santa Lucía, una zona, al parecer, la más promisoría del territorio continental uruguayo<sup>24</sup>. En la misma fecha, el poder ejecutivo uruguayo convalidaba una resolución dictada por la Administración General de Puertos por la que se autorizaba la instalación de una terminal marítimo-fluvial con atracaderos y plantas de almacenamiento de petróleo crudo y derivados, destinada al abastecimiento del mercado paraguayo, ubicada en el kilómetro 112 del río Paraná de las Palmas<sup>25</sup>.

El intercambio de las notas *reversales* del convenio comercial argentino-uruguayo, aun antes de la ratificación del mismo por los dos Gobiernos, ponía de manifiesto la celeridad impresa a las relaciones de ambos países y la necesidad de innovar en cuanto a nuevos y mejores mecanismos de implementación de las políticas de integración perseguidas. En la ceremonia, llevada por partida doble en las dos sedes oficiales de las Cancillerías argentina y uruguaya, se establece como organismo regulador, y encargado de analizar los términos del intercambio comercial una denominada «Comisión Monitora» y una oficina conjunta permanente, con sede en Montevideo<sup>26</sup>. Inmediatamente después de instalada formalmente, la Comisión Mo-

<sup>23</sup> En la misma fuente de información citada anteriormente.

<sup>24</sup> *La Opinión*, 18 de enero de 1975, según un cable de la Agencia France Presse.

<sup>25</sup> De acuerdo a información *ut supra*.

<sup>26</sup> El texto del comunicado emitido por la Cancillería Uruguaya en relación a las notas *reversales* señala textualmente: «En el día de hoy—25 de enero de 1975—, se procedió al cambio de cartas *reversales* entre ambos gobiernos, poniendo en ejecución los mecanismos institucionales establecidos en el Convenio de Cooperación Económica, suscrito entre ambos países el pasado 20 de agosto de 1974. Al propio tiempo y con el objeto de iniciar la liberación comercial prevista en el convenio se ha convenido que la República Argentina pondrá en vigor una lista de productos, cuya importación desde el Uruguay quedará liberada de gravámenes y restricciones a partir del día 1 de enero de 1975. La adopción de estos procedimientos operativos, que inician una efectiva etapa de integración entre ambos países, se efectúa sin perjuicio de las disposiciones del convenio que se aplicarán una vez que éste entre en plena ejecución, para lo cual deberá completarse en ambos países el trámite de ratificación correspondiente. La Comisión Monitora del Convenio, integrada por la Secretaría de Estado de Relaciones Económicas y Comerciales Internacionales de la Argentina y la Dirección General de Comercio Exterior del Uruguay, y la Oficina Conjunta de ambos países que funcionará en Montevideo, iniciarán desde ya sus tareas preparando los múltiples aspectos del funcionamiento del Convenio.»

nitora aprobó una serie de siete acuerdos. El primero de ellos establece el reglamento de acuerdo al cual se determinan su competencia, los organismos de apoyo para su trabajo y las pautas a las que deben encaminarse las atribuciones y modalidad operativa de la Oficina Conjunta Permanente en materia de coordinación de la complementación industrial, como en materia comercial<sup>27</sup>. El acuerdo número 2 hace referencia al tratamiento que se otorgue a los productos incluidos en la lista de ventajas no extensivas que la República Argentina otorga a la República Oriental del Uruguay, y que se incorporan al programa de liberación económica propuesto<sup>28</sup>. El acuerdo número 3 alude a las medidas administrativas pertinentes para complementar, con relación a cada producto, los cupos establecidos con los cupos asignados en la lista de ventajas no extensivas<sup>29</sup>. El acuerdo número 4 especifica la forma en que se deba determinar los requisitos especiales necesarios para la determinación del origen de una mercadería, de acuerdo a los sectores de protección específicos: artefactos, máquinas y vehículos (párrafo 2), vidrio (párrafo 3), plásticos (párrafo 4), partes y piezas metálicas (párrafo 5), productos textiles (párrafo 6) y productos químicos (párrafo 7)<sup>30</sup>. El acuerdo número 5 reseponde al compromiso de la Delegación uruguaya de presentar, en un plazo de sesenta días, la lista de productos cuya importación quedaría liberada de gravámenes. El acuerdo número 6 faculta a cada Gobierno para señalar el organismo apto para extender sus certificados de origen; y en último término, el acuerdo número 7 permite acumular los cupos que no se hubieren utilizado correspondientes a un trimestre para el trimestre siguiente.

La cooperación rioplatense parecería no tener límites. Y al cabo de toda una época de relaciones limitadas en lo político y abiertas en los campos de cultura y la imbricación social, resurgía una etapa diferente. Todos los análisis tenían en cuenta un punto fundamental: «El arreglo de la cuestión de los límites del Río de la Plata, llevado

<sup>27</sup> El acuerdo número 1 se divide formalmente en una parte general y dos apartados. La parte general comprende cuatro artículos: 1) Frecuencia de las reuniones. 2) Facultad para solicitar asesoramientos de los sectores industriales y posibilidad de creación de la Comisión Mixta Consultiva. 3) Competencia respecto a los asuntos que le sean sometidos, en relación con el programa de liberación y atribuciones de orientación respecto a los Gobiernos —recomendaciones—. 4) Organización, fijación de atribuciones y modalidad operativa de la «Oficina Conjunta Permanente», de acuerdo a las pautas enumeradas en el apartado I (coordinación de la complementación), y II (materia comercial).

<sup>28</sup> Texto oficial del Acta número 1, suscrita al instalarse la Comisión, y de los siete acuerdos firmados en su primera sesión.

<sup>29</sup> *Ibidem*.

<sup>30</sup> El Acuerdo número 4 ha de ponerse en relación con los requisitos especiales establecidos en el apartado B, y sus siete numerales, recogidos en el texto correspondiente a esta nota.



a cabo durante el año que acaba de terminar—1973—, significó el fin de una larga y difícil cuestión, ahora encarrilada dentro de las pautas proporcionadas por un tratado que resuelve razonablemente los problemas que existían y los que pueden suscitarse en el futuro. El posterior establecimiento de una corriente de cooperación económica no es más que una lógica consecuencia del espíritu más amplio que inspiró el avenimiento fronterizo»<sup>31</sup>.

En un plano que trasciende del simple acercamiento económico, la prensa argentina no deja de comentar: «Dejando de lado la simple ventaja comercial, la cooperación con Uruguay está dictada por imperativos históricos que resultaría difícil y peligroso olvidar. La cercanía y semejanza de ambos pueblos, sus orígenes comunes y su trayectoria estrechamente vinculada en el pasado, hacen innecesaria toda otra consideración»<sup>32</sup>.

VI. Con el otorgamiento por parte argentina de un préstamo por valor de dos millones de dólares al Uruguay, con lo que este país financia el pago de la parte que le corresponde en la construcción del puente Paysandu-Colón, quedaba resuelto un aspecto importante en la infraestructura vial de ambos países, que además cuenta con los puentes internacionales de Fray Bentos Unzué y el de coronación de la presa del Salto Grande<sup>33</sup>.

Precisamente en esa ciudad, el 26 de febrero, los dos cancilleres firman el estatuto relativo a la navegación y a la explotación de los recursos del río Uruguay, frontera natural de casi 500 kilómetros entre ambas naciones. El Estatuto del Río Uruguay consta de 63 artículos, distribuidos en 17 capítulos, y es una consecuencia directa del Tratado de Límites en ese río, firmado por los dos países el 7 de abril de 1961<sup>34</sup>. El comunicado conjunto, fruto de esta reunión, conocido como Declaración de Salto, destaca la trascendencia de las obras comunes emprendidas sobre el río Uruguay, que «habrán de transformar radicalmente las condiciones económicas y sociales de la zona, constituyéndose en un polo de desarrollo y en un factor de integración entre ambos países, y, pasando revista a la serie de acuerdos logrados, anticipa la celebración a corto plazo de negociaciones para concertar un acuerdo de transporte aéreo»<sup>35</sup>.

<sup>31</sup> Editorial del diario *Clarín de Buenos Aires*, 20 de febrero de 1973.

<sup>32</sup> En el mismo editorial comentado.

<sup>33</sup> La operación había sido convenida por los entonces presidentes de Argentina y del Uruguay J. C. Onganía y J. Pacheco Jareco.

<sup>34</sup> Cf. EISENBERG, Alfredo: *El aprovechamiento del río Uruguay y el Derecho internacional*, Montevideo, 1963.

<sup>35</sup> Texto completo del Comunicado en *La Nación*, 27 de febrero de 1975.

Este anticipo constituía un excelente augurio de nuevas posibilidades de trabajo, dificultadas en razón de una complejidad de aspectos y detalles a resolver en el campo tecnológico. Como dice un estudioso del tema, «una especie de incomprensible dificultad en resolver la ecuación planteada hace más de medio siglo permite un parangón con el de límites y frente marítimo del Río de la Plata»<sup>36</sup>.

La necesidad de una solución para el actual estado de las relaciones de tráfico aéreo entre los dos países está condicionada por una doble urgencia: Uruguay aprobó, en reunión de Consejo de Ministros el 26 de abril de 1974, las normas de política aeronáutica, después de un serio estudio encomendado a una comisión de expertos, que tuvo en cuenta un completo análisis de la problemática nacional en materia aérea nacional en su conjunto y los informes de los intereses privados presentes en el tráfico aéreo<sup>37</sup>.

Por otra parte, es con Argentina, en donde el tráfico regional se hace más denso, el único de los países vecinos cuyas relaciones aeronáuticas se han manejado en base a entendimientos administrativos, a falta de un estatuto específico particularizado a la especial situación circunstancial de ambos países en aspectos parciales como las tarifas y la capacidad en el puente aéreo del Río de la Plata<sup>38</sup>. Ahora que Uruguay ha replanteado los principios de su política exterior en materia aeronáutica y la Declaración de Salto recoge en una de sus formulaciones la necesidad de concertar ambas políticas para una mejor defensa de los fletes originados desde y hacia el Plata, parece llegado el momento de una concertación definitiva, acorde con los propósitos de integración social y económica y la complementación de los servicios públicos de los Estados iberoamericanos.

---

<sup>36</sup> LÓPEZ ROBLEDO, Héctor: *La Nación*, 4 de marzo de 1975, bajo el título de «Hacia un acuerdo bilateral rioplatense».

<sup>37</sup> Se conceptuó que dichas normas, nos dice López Robledo, *loc. cit.* anteriormente, abarcan la actividad espacial y en tal sentido marcan el inicio para que el Estado emprenda su necesaria y gradual participación en el avance tecnológico. En su capítulo inicial, donde se establecen los principios básicos, el apoyo estatal queda comprometido para toda actividad encaminada a procurar una real conciencia aeroespacial del país, y finalmente señala la meta de una coordinación con las autoridades de la enseñanza para crear cursos teóricos y prácticos que posibiliten el conocimiento de la materia aeroespacial, desde sus principios elementales hasta las posibilidades actuales y las del futuro.

<sup>38</sup> En el año 1922 se firmó un acuerdo—no ratificado—que regulaba las relaciones aeronáuticas de ambos países. Debido a esta circunstancia las relaciones de los dos países en esta materia estaban regidas por la Convención de París de 1919, de alcance universal. Después de la segunda guerra mundial, la Convención de Chicago, que sustituyó a la anterior de París de 1919, fue ratificada por los Estados rioplatenses y por lo tanto a falta de acuerdos más específicos, estructuró las relaciones aéreas desde la fecha de su aceptación en el año de 1944. Otro intento para llegar a un acuerdo no concretado en el orden bilateral se produce en el año de 1947.

VII. A este florecimiento de relaciones internacionales, en los niveles de Gobierno a Gobierno, se incorporan los otros acuerdos entre los distintos entes administrativos, de modo especial y dada su importancia, los concertados entre YPF y ANCAP, cuya vinculación se extendió a todo lo largo de 1975. Al relevamiento sísmico en la cuenca de Santa Lucía, en una amplia franja de 5.500 kilómetros cuadrados, exploración ya prevista en 1973 y concretada en junio de 1975, mediante el envío de equipos y técnicos, se añadían el suministro de buques pesqueros al Uruguay, fabricados en astilleros argentinos privados, mediante acuerdo con la Junta de Pesca Oriental, y en el campo de las comunicaciones ferroviarias, los acuerdos previos para el suministro por parte argentina del material necesario para la construcción del ramal ferroviario entre la estación de Salto y la represa de Salto Grande—en territorio uruguayo—, lo que permitiría la primera conexión ferroviaria entre ambos países<sup>39</sup>.

VIII. El resumen de estos febriles meses de negociaciones diplomáticas a todos los niveles no tiene parangón en la historia de las relaciones rioplatenses. No en vano el influyente *Jornal do Brasil* podía recoger en su edición correspondiente al día 28 de enero de 1975 la observación de que «pese a las amplias posibilidades que puede ofrecer el Brasil, corre el riesgo de perder para Argentina la disputa por las mejores relaciones económicas con Uruguay, hipótesis que de concretarse tendrá sus efectos en el terreno político». No escatimaba el diario carioca, sensible a las influencias informativas de Ytamarati, que, por lo menos en los últimos días, Buenos Aires viene facturando algunos dividendos gracias a una política que ciertamente le dará, con el pasar del tiempo, una posición mejor entre los uruguayos<sup>40</sup>.

La observación era, en verdad, tan ajustada a la realidad que tampoco la actividad argentina pudo pasar desapercibida para el sensible organismo internacional brasileño, y no faltan voces que aseguren que los sucesivos cambios de embajador brasileño ante Montevideo producidos en los últimos meses, desde 1973 a la fecha, tenga algo que ver, o mucho, con los efectos reales provocados por un acercamiento rioplatense, y en las líneas fundamentales establecidas por una efectiva integración de los países oriental y argentino<sup>41</sup>.

<sup>39</sup> La información está recogida en un informe del diario *La Opinión*, 26 de febrero de 1975. La información vuelve a reiterarse el 29 de julio del mismo año, en el mismo diario argentino.

<sup>40</sup> Edición correspondiente al 8 de enero de 1975.

<sup>41</sup> En *Carta Política*, año II, núm. 23, otoño de 1975, en el artículo «Uruguay, Argentina: más allá de los puentes».

La expresión que el mismo editorial del diario recoge acerca de una integración efectiva entre las dos naciones, no escapa a la realidad del fenómeno político, presente en la actualidad como un modelo de acercamiento de los dos países. Ese es el anhelo de contenido en la resolución empresarial rioplatense, algunas de cuyas ambiciosas determinaciones se han recogido posteriormente en el Convenio de Cooperación Económica, y ha puesto de manifiesto en forma muy clara el propio ministro de Relaciones Exteriores del Uruguay<sup>42</sup>. El posterior curso de la política interna argentina disminuye el dinamismo impreso en esa etapa; pero, sin duda, abiertos están los cauces y señalado un camino claro, amplio y generoso, en cuya andadura Argentina y Uruguay aúnen sus voluntades para lograr la ansiada y necesaria independencia económica<sup>43</sup>.

IX. Los acuerdos del Brasil con Uruguay corresponden al nuevo signo con que el actual Gobierno Oriental encara una nueva política realista, directa, dinámica y constructiva, que arranca desde la solución a viejos problemas limítrofes con Argentina, se amplía en los numerosos convenios a distintos niveles con el vecino del sur y se extiende en una línea de equiparación con los países horizontales de la cuenca del Plata, Bolivia y Paraguay<sup>44</sup>. En su conjunto, los doce acuerdos suscritos por los presidentes Bordaberry y Geisel en la ciudad fronteriza de Rivera, constituyen, al decir de los analistas uruguayos, una primera etapa de integración, sobre la cual ya existen antecedentes altamente favorables. Uruguay, se destaca, puede suministrar a Brasil, en varios rubros esenciales, como el trigo, volúmenes ilimitados de su producción; puede impulsar decisivamente su

<sup>42</sup> En su discurso de Salto, con motivo de la firma del Estatuto del Río Uruguay, el doctor Blanco ha expresado elocuentemente: «El Tratado del Río de la Plata significa la apertura de una nueva etapa en las relaciones de Argentina y del Uruguay. Constituye la expresión del espíritu constructivo que anima a nuestros países hacia el funcionamiento de una efectiva cooperación económica». *La Nación*, 27 de febrero de 1975.

<sup>43</sup> Este es el espíritu que trasciende del proyecto de Nota a elevar a los respectivos Gobiernos por los integrantes de las Primeras Jornadas Empresariales del Río de la Plata, cuyo tercer considerando indica textualmente: «Que resulta claro que ese destino de complementación e integración económica, que procuran alcanzar definitivamente los países del Plata, en el marco de la unidad latinoamericana, y al cual se debe llegar mediante la combinación de mecanismos tales como, entre otros, la progresiva eliminación de barreras aduaneras, arancelarias y no arancelarias, la complementación industrial y la creación de corrientes de inversión, las que deben acordarse mediante la libre voluntad de las partes interesadas y respetando los compromisos contraídos por sus respectivos gobiernos en el contexto de las instituciones internacionales de las cuales son miembros.»

<sup>44</sup> Las relaciones de Uruguay con sus dos grandes vecinos se complementan y amplían en sus contactos con Bolivia, Paraguay y Chile, todos ellos a nivel presidencial. Esos contactos permiten sospechar que los entendimientos en el Río de la Plata y al norte de Rivera, no son producto de una «casualidad puramente política», o entendimientos primeramente buscados por Argentina y Brasil. Se sobrentiende y se da por supuesta una línea conductora de política exterior uruguaya, que habría de calificarse como de gran habilidad frente a las variadas circunstancias del entorno geográfico y económico de la región.

marina mercante a través del convenio sobre transporte marítimo; puede transformar la cuenca de la laguna Merín en un centro económico de altísimos rendimientos; puede participar en la transferencia de la tecnología más avanzada, incluido el uso pacífico de la energía nuclear; puede financiar obras públicas de infraestructura, como la represa de Palmar, y puede resolver de inmediato sus problemas energéticos, sin perjuicio de que mientras tanto se procuren las soluciones definitivas<sup>45</sup>.

Como resumen de la importancia de los acuerdos a consideración de los presidentes, la prensa señalaba: «La entrevista dará un nuevo y trascendental paso en la política integracionista, que ha sido una de las características del Gobierno actual»<sup>46</sup>. Notable la concepción por defenderse en un órgano de prensa uruguayo, y más todavía por imprimir a la gestión de la Administración del presidente Bordaberry un sentido activo, que más allá del movimiento pendular, característico de otras épocas, se reafirma como una política de objetivos propios, buscados con una innegable habilidad negociadora<sup>47</sup>.

Inclusive el acierto de la firma de esta serie de acuerdos en una ciudad como Rivera, abierta al Brasil y hermana melliza de Livramento, no deja de tener un efecto altamente positivo en el tono y las características de la cooperación buscada. Las dos ciudades constituyen una sola comunidad humana a uno y otro lado de su plaza internacional, sin ataduras de clase alguna para el tránsito y el comercio<sup>48</sup>. Uruguay, de manera hábil y constructiva, sacaba provecho de una situación internacional que puede ofrecer como ejemplo de una convivencia perfecta entre dos pueblos sin fronteras<sup>49</sup>.

<sup>45</sup> Editorial del diario *La Mañana*, Montevideo, 12 de junio de 1975.

<sup>46</sup> En el mismo lugar de referencia.

<sup>47</sup> Pareciera ser que consolidada su característica nacional e institucionalizado su «modo de vivir entre dos grandes países», Uruguay ha encontrado la manera de perfeccionar su esquema de relaciones internacionales sin mengua de su propia personalidad soberana, en un esquema integracionista que acepta sin temor a temidas absorciones de autoridad política. Aceptando su propia realidad nacional se afirma en el entorno, como un país abierto y sensible a las reclamaciones y a las necesidades de sus vecinos. Ofrece a Bolivia y Paraguay depósitos con administración independiente en el puerto de Montevideo y zonas francas en Nueva Palmira y Colonia, y establece con Brasil y Argentina una complementación tecnológica y comercial, que no cabe duda puede catalogarse, como un paso decisivo y ejemplar, en el camino de la integración regional del cono sur de América.

<sup>48</sup> Rivera puede ser un vivo ejemplo de la convivencia perfecta de dos comunidades nacionales en un núcleo urbano sin fronteras políticas. De allí también el símbolo que los tratados suscritos entre los dos países parecen incorporar como una experiencia ya realizada y la seguridad de un futuro, que en esa raíz de convivencia pacífica y fructífera connota características de ejemplaridad para los dos pueblos vecinos.

<sup>49</sup> De acuerdo al artículo 1.º, las mercaderías procedentes de puertos fluviales y lacustres uruguayos, para sus iguales brasileños y viceversa, serán obligatoriamente transportadas en embarcaciones de bandera nacional de ambas partes, participando en partes iguales de la totalidad de los fletes generados.

X. Los acuerdos firmados por los dos cancilleres a nombre de sus respectivos Gobiernos, y conocidos en su conjunto como los Convenios de Rivera, son los siguientes: 1) Tratamiento tarifario privilegiado concedido al Uruguay, en su condición de país de menor desenvolvimiento económico relativo. 2) Cooperación en el cultivo del trigo, mediante el cual Brasil se compromete a conceder financiamientos y a garantizar mercados para la producción de trigo uruguayo. 3) Transportes marítimos: todas las cargas generadas por el comercio bilateral deberán ser transportadas en navíos de banderas del Uruguay y del Brasil, en base a un 50 por 100 de fletes para cada uno de los Estados. 4) Transporte fluvial y lacustre: se extienden los principios de garantía de fletes para la carga generada en el comercio bilateral para los transportes en ríos y lagos<sup>50</sup>. 5) Hidroeléctrica de Palmar: el convenio prevé la cooperación técnica y, eventualmente, la cooperación financiera del Brasil para el proyecto de construcción de esta central en pleno corazón de tal territorio uruguayo. 6) Interconexión de redes de energía, ligando los sistemas eléctricos de Brasil y Uruguay en diferentes puntos de la frontera y contemplando la posibilidad de beneficiar las pequeñas ciudades de la región fronteriza, todavía sin energía eléctrica. 7) Acuerdo básico de cooperación técnica previendo la constitución de la Comisión Mixta Brasileño-Uruguayo, a la cual corresponderá desarrollar los programas de asistencia técnica, entrenamiento y formación de personal, cambio de materiales, equipamientos e informaciones. 8) Acuerdo demarcatorio de la línea definitiva de la frontera marítima a partir del arroyo Chui, concretando la ratificación del acuerdo ya realizado hecho por notas entre las dos Cancillerías en 1972, con el establecimiento de un punto medio en la desembocadura del arroyo Chui, del cual partirá la línea de frontera marítima del Brasil-Uruguay hasta las 200 millas. 9) Convenio sobre las obras de contención y defensas de la barra del arroyo Chui, realizado de acuerdo a las recomendaciones de la Comisión de Fronteras, integrada por representantes de ambos países. 10) Apertura de una línea de crédito por valor de 50 millones de dólares para que Uruguay adquiriera equipos y bienes de capital de la industria brasileña. Los intereses de estos préstamos son inferiores a los del mercado internacional y con plazos más amplios. 11) Contrato para la realización del proyecto de ingeniería final del aprovechamiento de la región de la laguna Merín. La usina de Paso Centurión está proyectada para producir 40 mega-

---

<sup>50</sup> *Jornal do Brasil*, 25 de mayo de 1975.

watios, 20 de los cuales serán destinados al Brasil<sup>51</sup>. 12) En último término, el Tratado General de Amistad, Cooperación y Comercio, documento básico, al cual conviene referirse por separado.

X. Señalaba el presidente Bordaberry en el acto de la firma de ese trascendente documento: «Se inicia una era de cooperación sin precedentes, no sólo por la amplitud de los campos que abarca, sino por la hondura y operatividad que reviste. Es posible afirmar que en esta fecha nuestros Gobiernos introducen un *cambio cualitativo* en las relaciones mutuas, infundiéndoles vigor y permanente dinamismo. Los documentos que se firman no constituyen la instrumentación jurídica de meras negociaciones comerciales, ni la formalización de una obra singular de beneficio mutuo, ni la consagración internacional de entendimientos en un sector específico de interés común. Ellos constituyen, a través de un enfoque global, un sistema integral de cooperación que abarca todo el vasto campo de las relaciones recíprocas, desde lo político hasta lo económico». Añade todavía: «Nuestros Gobiernos acaban de suscribir el más trascendente conjunto de acuerdos en la historia de las fraternas relaciones de Uruguay y Brasil»<sup>52</sup>.

En su análisis, conviene indicar que el tratado-matriz, designado como Tratado General de Amistad, Cooperación y Comercio, se compone de 23 artículos y hace relación a importantes temas, tales como la instauración de mecanismos permanentes de cooperación, entendimiento e intercambio de informaciones (en ese ámbito se crea la Comisión General de Coordinación Uruguayo-Brasileña, integrada por dos secciones nacionales con igual número de componentes cada una); ratifican el acuerdo sobre fijación definitiva de límites en la Barra

<sup>51</sup> Para situar adecuadamente el proyecto de la Laguna Mirin bastaría con señalar que «será el mayor conjunto de obras binacionales de Brasil solamente superado por Itaipú». El plano de desarrollo del área se extiende a 82.000 kilómetros cuadrados, de los cuales, 33.000 se encuentran en tierra uruguaya y 29.000 en territorio brasileño. Los primeros estudios para su desarrollo datan de 1961, cuando fue firmada entre los dos Gobiernos un acta de conversaciones. A partir de esa fecha, los dos países obtienen la ayuda financiera del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), y la participación de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) en la ejecución del proyecto. La primera obra del proyecto se encuentra ya en ejecución, y consiste en la presa del río San Gonzalo, cerca de Pelotas (Río Grande del Sur), que va a impedir la entrada de agua salada en la laguna, con lo que sus aguas podrán ser aprovechadas durante el verano para la irrigación agrícola, beneficiando principalmente los cultivos de arroz.

Desde el Tratado de 1909, Brasil y Uruguay ejercen el condominio sobre aquella laguna costera de 200 kilómetros de extensión, por 20 de ancho. Las importantes inversiones que serán realizadas en aquella región, en su conjunto del tamaño de Bélgica y Holanda juntas, podrá elevar el nivel pecuario de la zona a la altura de los Países Bajos. Como está concebido el proyecto, se autofinanciará.

<sup>52</sup> De conformidad al texto del discurso pronunciado por el primer mandatario uruguayo, y recogido por el diario *La Mañana*, Montevideo, 13 de junio de 1975.

del Chui y en el frente marítimo; aluden al Protocolo de Expansión Comercial (art. 5.º), a las obras de infraestructura común, en especial al programa de desarrollo en el ámbito de la laguna Merín (art. 6.º), y a la cooperación en la construcción de la represa hidroeléctrica de Palmar (art. 7.º); al estímulo para formación de empresas binacionales (art. 8.º) y a la importación de bienes de capital (arts. 9.º y 10); a la complementación agrícola (art. 11), a la concesión de líneas especiales de crédito para el desarrollo de la triticultura (art. 12) y la pesca (art. 13); al transporte de cargas marítimas (art. 14)<sup>53</sup>, y al de transporte por otras vías acuáticas (párrafo 2 del mismo art.)<sup>54</sup>; a la interconexión de los transportes carreteros (artículo 15), y a su asistencia técnica (art. 16); a la interconexión de redes de telecomunicación de los dos países (art. 17), a la interconexión de redes eléctricas, especialmente en las zonas de fronteras (art. 18); a la cooperación cultural en los campos de la educación, la ciencia y la cultura (art. 19), a la cooperación científica (art. 20), al intercambio turístico y al desarrollo de zonas de interés común a ambos países (art. 21).

XI. La simple descripción de los temas esbozados en el Tratado general, y el conjunto de los que acompañan a éste, firmados en Rivera, obligan a la consideración esgrimida por el ministro de Relaciones Exteriores uruguayo de que habrá una etapa antes y otra después del 12 de junio de 1975. «La importancia de los aciertos es de tal magnitud—continúa—que introducen modificaciones no cuantitativas, más también cualitativas en las relaciones, pues nos deci-

<sup>53</sup> El Convenio sobre transporte marítimo tuvo en cuenta, entre otras consideraciones, el empeño de los Gobiernos de Brasil y Uruguay por desarrollar el intercambio comercial y el interés por hacerlo de manera de promover también el fortalecimiento de ambas marinas mercantes. De acuerdo a los términos suscritos, el transporte de cargas por mar, objeto del intercambio entre ambos países, se efectuará obligatoriamente en buques de bandera uruguayo y brasileña. Será efectuado de manera que la totalidad de los fletes sea dividida en partes iguales entre las banderas de ambos países. En caso de que una de las partes no se encuentre circunstancialmente en condiciones de efectuar el transporte, será hecho en buques de la otra parte y se computará dentro de la cuota del 50 por 100 de la parte cedente. La obligatoriedad de transporte antes referida se aplicará de manera que no resulte encarecimiento de fletes que pueda afectar el intercambio de ambos países. En caso de fletamento, los armadores de una de las partes deberán dar preferencia, siempre que sea posible, en igualdad de condiciones a navíos de su propia bandera, y a falta de éstos, en primer término a navíos de la otra bandera, y en segundo lugar a navíos de terceras banderas.

<sup>54</sup> El convenio tiene ocho artículos. Por el artículo 2.º se especifica que las partes tomarán las medidas necesarias para que ese transporte sea hecho en partes iguales en ambos sentidos, en embarcaciones de ambas naciones. Determina que el transporte será efectuado de manera que todos los fletes sean divididos entre ambas banderas por partes iguales. Se especifica que en caso de que una de las partes no se encuentre en condiciones de efectuar el transporte, será hecho por la otra parte, computándosele el 50 por 100 a la parte cedente.



dimos a entrar francamente en el campo de la cooperación económica, en una apertura mayor y de más profundidad»<sup>55</sup>.

Si ello es importante respecto a su contenido, el que hace justamente a las materias consideradas en el Tratado, no lo es menos respecto al entorno geográfico de los países del cono sur.

Hasta ahora la política exterior del Uruguay, en su condición de país frontera, era hasta cierto punto una política de doble signo. Miraba alternativamente a Brasil o Argentina. Era clásica, por su concisión, la frase recogida por Víctor Haedo y atribuida al político uruguayo Herrera: «Debemos mantener siempre el punto medio entre Itamarati y el Palacio San Martín, pero para ello siempre más cerca del Palacio San Martín.» La equidistancia entre Brasil y Argentina exigía una mayor cercanía a Argentina. De tal modo, no sólo por sus raíces históricas, sino por lugar geopolítico, Uruguay está y debe estar más cerca de Argentina, justamente para no romper la equidistancia. Nadie lo sabe mejor que la propia Argentina<sup>56</sup>. Esta posición principalista había dado en afirmarse como la política conocida por pendular, que se aplicaba a otros países del entorno geográfico argentino-brasileño. El relativo espacio de maniobra que se adquiere tras la *detente* bipolar entre los países de las órbitas ideológicamente capitalista o comunista, permite, en esta parte del mundo acciones liberadas de compromisos dogmáticos y dotadas de un nuevo dinamismo político. El movimiento llega como retraso justificado hasta las más pequeñas playas del mundo. Cada país va adquiriendo una conciencia de su propia personalidad política, y va decantando, en la medida en que sus dirigentes hacen conciencia de los objetivos a ser alcanzados, su propia personalidad nacional. Vale la pena plantearse la tesis de Uruguay como problema, tal como lo hace Methol Ferré<sup>57</sup>; pero vale esta nueva postura uruguaya, de frente a sus dos socios mayores—Argentina y Brasil—como una demostración de su madurez política internacional.

A través, y por medio de la consideración pormenorizada de los dos acuerdos matrices, el de Límites con Argentina, el de Amistad y Cooperación con Brasil, ha perecido la política pendular. Se pueden suscribir las palabras del doctor Blanco, cuando afirma: «El sentido de los acuerdos que se firmaran con Argentina anteriormente y los que

<sup>55</sup> La frase pertenece al doctor Juan Carlos Blanco, y son recogidas por *Jornal do Brasil*, en un artículo reportaje que firma Alexandre García, bajo el título: «Blanco exalta sentido de encontro de Rivera» (edición del día 25 de mayo de 1975).

<sup>56</sup> METHOL FERRÉ, A.: «Geopolítica de la Cuenca del Plata» (*El Uruguay como problema*), Buenos Aires, 1973, p. 145.

<sup>57</sup> Ob. cit., *ut supra*.

serán firmados con Brasil es precisamente traducir esa orientación política básica, que se complementa con otro punto de vista esencial en la política exterior uruguaya, que es la de la relevancia especial con los países de la región<sup>58</sup>. La idea de la política pendular ha muerto. Uruguay es un país que cuenta con sus propios objetivos nacionales, su propia política, sus intereses, sus derechos y sus obligaciones»<sup>59</sup>. Bastaría analizar el saldo de los diecinueve meses de negociaciones para demostrar que esta expresión no es ni de lejos una frase sin contenido. En coincidencia feliz con el sesquicentenario del pueblo oriental, la madurez en las relaciones establecidas con sus dos vecinos, de Norte y Sur, expresan con su reconocimiento jurídico la realidad inalterable de un país cada día más cerca de su propio estilo político.

JOSÉ ENRIQUE GREÑO-VELASCO

---

<sup>58</sup> Esas relaciones, nos dice el doctor Blanco, no deben limitarse en nuestra opinión al Uruguay con Brasil o con Argentina, sino extenderse también al Paraguay y a Bolivia. Además, esas relaciones deben profundizarse entre todos los países de la Cuenca del Plata, una región del mundo a la que otorgamos particular significado y atribuimos grandes perspectivas de desarrollo complementario entre sus integrantes. Considero que eso responde al enfoque geopolítico y geoeconómico que usted quiera darle. Nuestra política exterior se rige por la absoluta lealtad, franqueza y claridad de objetivos. Eso debe quedar claro no sólo con relación a Rivera, sino como enfoque de una relación más amplia y permanente (en sus declaraciones al periodista brasileño, Alexandre Garcia, y reproducidas por *Journal do Brasil*, 25 de mayo de 1975).

<sup>59</sup> Es el propio canciller Blanco quien afirma: «Muchas veces se habla de una política pendular por medio de la cual Uruguay estaría alternativamente más próximo del Brasil o más próximo de Argentina de acuerdo a las circunstancias de coyuntura política, procurando de cierto modo oportunista extraer del contexto de la situación internacional las mayores ventajas concretas. Categóricamente quiero afirmar que tal política no existe. Está total y expresamente rechazada por el presidente de la República, posición que la Cancillería sigue firmemente. El Uruguay es un país que tiene sus objetivos nacionales propios, su política propia, sus intereses, derechos y obligaciones. Su situación geográfica y los antecedentes históricos, las relaciones económicas sanas, estables y sólidas al margen de cualquier circunstancia política. Eso no quiere decir—continúa—que no postulemos al Brasil como lo hicimos con Argentina, que en este tipo de acuerdos bilaterales no se tomen en cuenta el menor desarrollo relativo económico de las partes, su menor potencial, su menor mercado, para que el acuerdo sea equitativo. Sería absurdo pensar en fundamentar esos acuerdos en la base de la igualdad jurídica de los estados—que existe—, ya que en el orden económico no es lo mismo.» En respuesta a la pregunta del periodista concluye el canciller uruguayo: «No a la idea de la política pendular; sí a una idea de política de relaciones estables, sólidas y profundas con ambos grandes vecinos de la región, teniendo en cuenta las condiciones económicas del área.» (Cf. *Journal do Brasil*, edición ya anticipada del día 25 de mayo de 1975.)

*CRONOLOGIA*

