



17-03-2021

Brasil: el portaaviones "Sao Paulo" (antes "Foch") y su contenido de elementos tóxicos, incluido el amianto

Rebelión

Traductor: Francisco Báez Baquet
lacuentadelpaco@hotmail.com

Nota del traductor Presentamos seguidamente, en orden cronológico de sus respectivas publicaciones de los textos originales, sendas traducciones nuestras de los mismos, ambos concernientes a la cuestión antes enunciada: **el portaaviones brasileño "Sao Paulo" (antes "Foch", cuando era propiedad de Francia), y su contenido de elementos tóxicos, incluido el amianto:**

El Instituto "Sao Paulo / Foch", en Brasil, quiere salvar de la destrucción el buque de guerra

Febrero 12, 2020, por "navaltoday"

A pesar de las obstrucciones, un instituto en Brasil está luchando para preservar el portaaviones, de clase Clemenceau, de la Marina brasileña, desmantelado, "Sao Paulo" (A12) y convertirlo en un museo.

A la espera de su disposición, el "Sao Paulo" se encuentra actualmente amarrado en la isla "Ilha das Cobras", que alberga la base del "Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro", de la Armada brasileña.

Encargado por primera vez en 1963 por la Armada francesa, como "Foch", el barco fue vendido a Brasil en el año 2000, convirtiéndose en el nuevo buque insignia de la Armada brasileña.

El año pasado comenzó la subasta del barco, en Río de Janeiro. Las autoridades locales estaban aceptando propuestas sobre dónde dismantelar el barco, que contiene grandes cantidades de sustancias peligrosas, dentro de su estructura.

Sin embargo, se informó que la subasta se retiraba, sin explicación.

Varias ONG, incluidas la ONG "Shipbreaking Platform" y "ABREA", han instado a los gobiernos de Francia y Brasil a asegurarse de que Sao Paulo no termine en los desguaces del sur de Asia.

En junio de 2018, se creó el "Sao Paulo / Foch Institute", una asociación privada y sin fines de lucro, en un esfuerzo por evitar la destrucción del barco, y para convertirlo en un museo naval.

"Naval Today" habló con Emerson Miura, presidente del "Instituto Sao Paulo / Foch", para conocer más sobre este proyecto.

“Nuestra historia comienza a finales de 2017. Luego de recibir un video de un avión de la Fuerza Aérea (KC-137) siendo destruido en Río de Janeiro, se me ocurrió la idea de preservar el material descartado por las Fuerzas Armadas y transformarlo en piezas de museo”, dijo Miura.

“En mi investigación, descubrí que el portaaviones "Sao Paulo" (ex "Foch"), también iba a ser dismantelado por la Armada de Brasil.

Posteriormente, envié un correo electrónico al Ministerio de Defensa, para sugerir la conversión del barco en museo”.

“En febrero de 2018, mi esposa y yo fuimos a visitar el barco, sin imaginar lo grande que era”, dijo, y agregó que recopiló información sobre cómo administrar el barco y sobre otros asuntos.

“Al regresar a Sao Paulo (donde vivo) tuve que estudiar todo lo relacionado con la administración de museos y la recaudación de fondos.

Así, el 18 de junio de 2018, se creó el "Instituto Sao Paulo / Foch", una asociación privada y sin fines de lucro”.

Actualmente, el instituto está en negociaciones con dos ciudades que podrían beneficiarse del proyecto: Santos y Santa Catarina.

Beneficios medioambientales

“No sabemos si el gobierno francés tiene conocimiento de nuestra existencia. Sabemos que es posible, dado el veredicto sobre el destino del portaaviones”, continuó Miura.

“Entendemos que hay mucha presión sobre los gobiernos de Brasil y Francia, sobre el riesgo ambiental del barco. Tenemos la alternativa que beneficiaría a todos”.

Miura explicó, que la propuesta del "Instituto Sao Paulo / Foch", es contraria a la destrucción del barco.

El Instituto también quiere colaborar con las demás ONG, para crear alternativas y evitar la destrucción del buque de guerra.

Añadió que hay mucho por hacer y que el Instituto incluso movilizó a sus amigos de la "Asociación de Veteranos del Foch" ("Le Ancient du Foch") en Francia.

“Le dejamos claro a la Armada de Brasil, que el barco tendría más valor, como museo, que ser vendido, como material reciclado, por un precio simbólico.

Sin mencionar cuánto el museo proporcionaría, más de 3,000 empleos directos, trayendo desarrollo regional, en lo que sería la mayor atracción de América del Sur”.

“Nuestro Instituto está regulado y regido por las leyes de nuestro país, para realizar todos los trabajos. Nuestra misión es rescatar y preservar todo el material histórico, civil y militar, que pueda formar parte de una colección accesible a la población”.

“Como se puede ver, la historia aún no ha terminado y no nos rendiremos. Mantenemos los ojos abiertos, para todo lo que concierne al portaaviones. Incluso con pocos recursos”, concluyó Miura.

---oooOooo---

**PARA: Ministerio de Defensa
Esplanada dos Ministérios
Bl. Q Brasilia –DF CEP: 70049-900-Brazil**

COPIA A: Ministerio de Medio Ambiente

ASUNTO: Portaaviones de subasta pública, "São Paulo"

Bruselas, 9 Febrero 2021

Querido ministro Fernando Azevedo e Silva,

Nos ha llamado la atención que el portaaviones São Paulo / Foch (A-12) se someterá a un nuevo proceso de subasta, después de que el primer intento de venta no se cumpliera, en octubre pasado.

Según su Aviso Público n °. 67/2020, el proceso de pre-acreditación ha finalizado recientemente y se ha descubierto que tres empresas cumplen con los requisitos del aviso de subasta.

Debido al hecho de que Francia fue el propietario original del barco, la cláusula contractual en la venta del São Paulo da a las autoridades francesas la última palabra sobre dónde se puede dismantelar el portaaviones.

Francia ya le comunicó, que solo los astilleros de reciclaje de buques, incluidos en la Lista de la UE, de instalaciones de reciclaje de buques, aprobados, pueden participar en la licitación.

Si bien la decisión de Francia fue seguida por Brasil durante el anterior proceso de subasta sin éxito, parece que este no es el caso del proceso de subasta actual.

No todas las entidades que acreditó previamente, que son patios de reciclaje incluidos en la Lista de la UE de instalaciones de reciclaje de barcos, aprobadas.

En particular, nos preocupa que "Aratu Serviços Marítimos" represente los intereses de un astillero ubicado en las playas del sur de Asia.

"Aratu", durante el transcurso del año pasado, fue la fachada del astillero de desguace de barcos, indio, "JRD".

En las playas de Alang, Chattogram y Gadani, en el sur de Asia, es imposible retener los contaminantes, incluidos metales pesados y residuos

de petróleo, ya que no hay estructuras ni pisos impermeables, en la zona de corte primario.

El "São Paulo" contiene, además, grandes cantidades de asbesto, que deben manipularse y eliminarse sin exponer a los trabajadores y las comunidades circundantes, al riesgo de cáncer.

La falta de equipos de protección personal, adecuados, en las superficies de playa, así como la falta de capacidad adecuada, de gestión de desechos, aguas abajo, es motivo de grave preocupación.

La falta de equipos de emergencia e instalaciones hospitalarias, que en caso de accidente durante el proceso de desmantelamiento, son necesarios, es inaceptable.

Permitir la exportación del "São Paulo", a las playas del sur de Asia, constituiría una violación del derecho internacional...

Brasil es signatario del Convenio de Basilea sobre Movimientos Transfronterizos y Eliminación de Residuos Peligrosos, bajo el cual están regulados el amianto y varios otros materiales peligrosos, que están contenidos en la estructura del "São Paulo".

Observamos que el Convenio de Basilea establece claramente:

A los efectos del presente Convenio, todo movimiento transfronterizo de desechos peligrosos u otros desechos: [...] (c) con el consentimiento obtenido de los Estados interesados, mediante falsificación, tergiversación o fraude; o [...] (e) que dé lugar a la eliminación deliberada (por ejemplo, el vertimiento) de desechos peligrosos u otros desechos, en contravención de este Convenio y de los principios generales del derecho internacional, se considerará tráfico ilegal.

Además: En caso de un movimiento transfronterizo de desechos peligrosos u otros desechos considerados tráfico ilegal, como resultado de la conducta del exportador o generador, el Estado de exportación se asegurará de que los desechos en cuestión: sean devueltos por el exportador o el generador o, si es necesario, por sí mismo, al Estado de exportación, o, si no es factible, (b) se eliminen de otro modo, de conformidad con las disposiciones de esta Convención, dentro de los 30 días siguientes a la fecha en que el Estado de la exportación ha sido informado sobre el tráfico ilegal, o cualquier otro período de tiempo, que los Estados interesados acuerden.

Con este fin, las Partes interesadas no se opondrán, obstaculizarán o impedirán la devolución de esos desechos al Estado de exportación (artículo 9.2).

Entre las obligaciones de Basilea requeridas, se encuentra el requisito de Notificación y Consentimiento de todos los países importadores y de tránsito, que debe incluir una caracterización completa de las cantidades y tipos de materiales peligrosos a bordo (Artículo 6).

Este inventario es un requisito previo para cualquier movimiento posterior.

Además, el Convenio exige que no se realicen exportaciones, si hay motivos para creer que las instalaciones de reciclaje o gestión de desechos, empleadas para los materiales, no constituirán una gestión ambientalmente racional, en el marco del Convenio.

Los astilleros de desguace de barcos, que operan en playas de mareas, en el sur de Asia, son bien conocidos, por sus prácticas peligrosas y contaminantes. En base a la información adjunta, por lo tanto, pedimos a Brasil que se asegure de que el "São Paulo" no termine en una playa del sur de Asia, para romperse, y que se recicle de manera segura, en una explanada aprobada por la UE, como lo solicitó previamente Francia.

Es bien sabido y bienvenido en todo el mundo que la Corte Suprema de Brasil (STF) prohibió en noviembre de 2017 la minería, la manufactura, el transporte y todos los usos del crisotilo (amianto blanco) a nivel nacional.

Exportar asbesto o productos que contienen asbesto, como el del "São Paulo", a sociedades más vulnerables, sería inmoral y condenado como un doble rasero e injusticia ambiental.

Si el "São Paulo" se dirige hacia el sur de Asia, para su desguace, Brasil puede estar sujeto a la misma protesta pública que Francia, cuando intentaron desguazar el barco hermano de "São Paulo", el "Clemenceau", en India.

La acción legal, obligó a Francia a llevar al "Clemenceau" de regreso a Europa, para un reciclaje seguro.

Investigadores y periodistas que han visitado recientemente los astilleros de desguace de barcos de la India, a menudo sin previo aviso y encubiertos, han documentado una realidad que contrasta remarcadamente con los esfuerzos de la industria para hacer "un lavado verde" de las playas: https://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Decretos/1993/dec_875_1993_convencobasileia_residuospeigosos.pdf)

En 2016, Dan Watch reveló condiciones extremas en una explanada playera que "Maersk" y "Class NK" habían aprobado como segura y ambientalmente sana.

Más recientemente, la televisión francesa, la BBC, el programa holandés "ZEMBLA" y la televisión islandesa, recuperaron historias horribles, de las actividades de desguace de barcos en Alang.

Por supuesto, seguimos disponibles para ayudarlo más en este asunto, y le rogamos que nos mantenga informados de las acciones que piensa tomar, para asegurarse de que el portaaviones "São Paulo" no termine perjudicando a los trabajadores, las comunidades locales y los entornos costeros sensibles, en el sur de Asia.

Suyos sinceramente:

Ingvild Jenssen, Director Ejecutivo de la ONG "Plataforma para el desguace de buques"

Fernanda Giannasi, por "ABREA"

En nombre de los miembros de la ONG "Shipbreaking Platform":

"Red de Acción de Basilea"

"BAN Asbestos France"

"International Ban Asbestos Secretariat"