

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL  
CAMPUS URUGUAIANA  
FACULDADE DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS E LETRAS

EVERTON COELHO DE MATOS

**BRASIL E URUGUAI: UMA DÍVIDA QUE VIROU PONTE**

Uruguaiana  
2008

EVERTON COELHO DE MATOS

**BRASIL E URUGUAI: UMA DÍVIDA QUE VIROU PONTE**

Monografia de Conclusão do Curso de  
História da Faculdade de Filosofia Ciências e  
Letras, da PUCRS Uruguaiana.

Orientador: Maria de Lourdes Brondani Dávila

Uruguaiana  
2008

EVERTON COELHO DE MATOS

BRASIL E URUGUAI: UMA DÍVIDA QUE VIROU PONTE

Monografia de Conclusão do Curso de  
História da Faculdade de Filosofia Ciências e  
Letras, da PUCRS Uruguaiana.

Aprovação em \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_

BANCA EXAMINADORA

## AGRADECIMENTOS

Agradeço nessas linhas, a todos os meus familiares e amigos, que mesmo em selênio, me ajudaram e me incentivaram em minha vida acadêmica, mas não posso deixar de mencionar aqueles, que estiverem ao meu lado o tempo todo, me dando o apoio e a força para seguir em frente.

Em primeiro lugar agradeço a minha mãe, mulher forte, guerreira, batalhadora, sem a qual esta pesquisa não se concretizaria. Obrigado mãe pelas suas privações, pelo carinho, obrigado pelo seu amor. Agradeço a minha vó Eva e as minhas irmãs Elisangela, Paula, Fladiane, pelas palavras pelo incentivo.

Aos meus mestres que me proporcionaram a abrangência de meus conhecimentos: Maria de Lourdes Dávila, Marilene da Cunha Ribeiro, Ivo José Schalanski, Ronaldo Bernardino Colvero, Édison Gonzague Brito, Flamarion da Fontoura Gomes, seus exemplos de vida e conduta profissional, estarão sempre em minha lembrança. Agradeço em especial a Prof<sup>a</sup>. Marilene, por todas as suas entusiasmadas aulas, por seus ensinamentos, por sua criatividade por sua luz, por sua amizade. Agradeço de coração a dedicação o carinho a atenção de minha Orientadora Prof<sup>a</sup>. Maria de Lourdes, já há admirava pelo seu exemplo profissional, sua dedicação com seus alunos, vai além da sala de aula, mais que uma professora ela é uma amiga, a ela meu muito obrigado.

Já disse um poeta que "As pessoas não se tornam especiais pelo modo de ser ou de agir, mas sim pela profundidade com que tocam nossos sentimentos". O convívio com os colegas em sala de aula, me fez perceber aos poucos o quanto estávamos nos tornando amigos, e o quanto precisávamos do carinho e do apoio um do outro, agradeço a todos vocês, em especial aqueles que tocaram meus sentimentos e que me ajudaram nesta pesquisa: Suelem Dovigi, Débora Braga, Marília Maldonado, Deividi Quintana, Tatiana Haby e a minha amiga há vários anos Denise Machado, pelo carinho e atenção.

## RESUMO

### BRASIL E URUGUAI: UMA DÍVIDA QUE VIROU PONTE

Esse projeto de pesquisa tem como foco principal a Ponte Internacional Barão de Mauá, construída entre os anos de 1927 a 1930, resultado de um acordo assinado em 1918 entre Brasil e Uruguai, onde se estabeleceu a liquidação de uma dívida que o país platino possuía com o nosso país e seria resgatada com a construção dessa ponte. Esta, por sua vez, recebeu este nome devido à influência de Irineu Evangelista de Souza, por sua participação como intermediário e financiador do empréstimo realizado ao Uruguai, quando da crise política platina que acabou com a deposição de Rosas, em 1851. Portanto, o presente trabalho se aterá em analisar a conjuntura da política externa entre Brasil e Uruguai, referente ao processo de construção da Ponte Internacional Barão de Mauá, como a forma encontrada para que o país platino pagasse essa dívida para com nosso país. Esse estudo torna-se relevante, pois a ponte uniu duas cidades fronteiriças, integrando Brasil e Uruguai, aprofundando laços de amizade, suscitando o desenvolvimento das relações sociais e econômicas, contribuindo para a aproximação comercial através da integração de suas redes ferroviárias. Para atingir os objetivos propostos, a metodologia empregada foi através da utilização de fontes bibliográficas e primárias como documentos oficiais (Itamaraty) e jornais. Desta forma, confrontamos todas as informações adquiridas, realizando assim uma análise mais crítica do processo de construção da Ponte, inserindo-a dentro do contexto mais amplo das relações internacionais entre o Brasil com o Uruguai, em busca das respostas às questões levantadas. No desenvolver dessa pesquisa, nota-se que foi a partir do Tratado de 22 de julho de 1918, firmado entre Brasil e Uruguai, que começaram as negociações diplomáticas, para se chegar a uma definição sobre o resgate da dívida através da construção da ponte. A partir deste ponto, foi criada uma Comissão Mista, formada por integrantes de ambos os países, mas esta não chegou a um consenso. O Uruguai, seguindo o Artigo 9º do Tratado de 1918, assumiu a incumbência para realizar as licitações e as obras, sendo nomeado o engenheiro uruguaio Quinto Bonami, para executá-las. As obras para a construção da ponte, iniciaram no ano de 1927, sendo contratada a empresa gaúcha E. KEMNITZ & CIA. Por sua vez, a Ponte Internacional Barão de Mauá, levou cerca de três anos para ser construída, sendo empregados mais de 6000 trabalhadores, de várias nacionalidades: aproximadamente 2815 brasileiros, 2001 uruguaio, 607 portugueses, 430 alemães. Os demais operários eram espanhóis, dinamarqueses, italianos, suíços, suecos, entre outros. Notamos também que um dos fatores de maior importância para a construção da Ponte Internacional Barão de Mauá, está

relacionado aos fatores econômicos e a uma estratégia geopolítica. O Brasil precisava manter sua influência na região platina, particularmente no Uruguai e, com a construção da ponte, ligando os dois países, possibilitou um maior fluxo das relações comerciais, ao mesmo tempo em que a união entre as cidades fronteiriças de Jaguarão e Rio Branco, seria o caminho mais rápido e próximo, até então, entre a capital gaúcha, Porto Alegre, e Montevidéu, no Uruguai.

Palavras-Chave: Ponte Internacional Barão de Mauá – Relações Brasil/Uruguai – Conjuntura 1918-1930.

## RESUMEN

### BRASIL Y URUGUAY: UNA DUDA QUE EL PUENTE VIROU

Este proyecto de investigación tiene como objetivo principal el Puente Internacional Barón de Mauá, construido entre los años 1927 a 1930, resultado de un acuerdo firmado en 1918 entre Brasil y Uruguay, donde se estableció la liquidación de una deuda que el país platino tenía con nuestro país y sería redimido con la construcción de este puente. Esto, a su vez, recibió este nombre debido a la influencia de Irineu Evangelista de Souza, por su participación como intermediario y financiador del préstamo concedido a Uruguay, cuando de la crisis política que terminó con la deposición de Rosas, en 1851. Por lo tanto, este trabajo se aterá en analizar la situación de la política exterior entre Brasil y Uruguay, que abarca el proceso de construcción del Puente Internacional Barón de Mauá, como camino encontrado para el país platino pagar esa deuda a nuestro país. Este estudio se hace pertinente, ya que el puente se sumaron dos ciudades fronterizas, entre ellos Brasil y Uruguay, la profundización de los lazos de amistad, dando lugar al desarrollo de las relaciones económicas y sociales, contribuyendo a estrechar el comercio a través de la integración de sus redes ferroviarias. Para lograr los objetivos, la metodología fue contratado por la utilización de bibliotecas y recursos como el principal documentos oficiales (Itamaraty) y periódicos. Así, frente a las informaciones que hayan adquirido, creando así un análisis más crítico de la construcción del puente, situándola en el contexto más amplio de las relaciones internacionales entre Brasil con Uruguay, en busca de respuestas a las preguntas planteadas. En la elaboración de este estudio, se nota que se deriva del Tratado de 22 de julio de 1918, firmado entre Brasil y Uruguay, que comenzó las negociaciones diplomáticas, para llegar a una definición sobre el rescate de la deuda a través de la construcción del puente. A partir de ese momento, se creó una Comisión Mixta, formada por miembros de ambos países, pero esto no pudo llegar a un consenso. El Uruguay, tras el artículo 9 del Tratado de 1918, asumió la tarea de llevar a cabo la licitación y las obras, siendo nombrado el ingeniero uruguayo Quinto Bonami, para ejecutarlo. Las obras para la construcción del puente, se inició en el año 1927, la empresa se contrató a gaúcha E. KEMNITZ & CIA. A su vez, el Puente Internacional Barón de Mauá, ocupa alrededor de tres años para ser construido, y empleaba a más de 6000 trabajadores de diversas nacionalidades: brasileños, aproximadamente 2815, 2001 uruguayos, 607 portugueses, 430 alemanes. Los demás trabajadores se español, danés, italiano, suizo, sueco, entre otros. Notamos que uno de los factores de mayor importancia para la construcción del Puente Internacional Barón de Mauá, está relacionada con factores económicos y de una estrategia geopolítica. Brasil

necesita para mantener su influencia en la región de la plata, especialmente en Uruguay y, con la construcción del puente, que vincula los dos países, permite un mayor flujo de las relaciones comerciales, al mismo tiempo, como la unión entre las ciudades fronterizas de Río Branco y Yaguarón, Sería la ruta más rápida y próxima, hasta entonces, entre la capital gaúcha, Porto Alegre y Montevideo, Uruguay.

Palabras clave: Puente Internacional Barón de Mauá - Las relaciones Brasil / Uruguay – Conjuntura 1918-1930.



## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>9</b>
<b>1 A ESTRATÉGIA DO GOVERNO BRASILEIRO NO PRATA .....</b>	<b>10</b>
<b>2 IMPASSES NA NEGOCIAÇÃO PARA O RESSARCIMENTO DA DÍVIDA .....</b>	<b>15</b>
<b>3 O TRATADO DE 1918 E SUAS REPERCUSSÕES /A DÍVIDA VIRA PONTE .....</b>	<b>21</b>
3.1 O PROCESSO DE LICITAÇÕES .....	24
<b>4 FINALMENTE ... A EXECUÇÃO DA OBRA .....</b>	<b>27</b>
4.1 A HOMENAGEM AO BARÃO DE MAUÁ .....	28
4.2 PARTICULARIDADES DA PONTE.....	29
4.3 A INAUGURAÇÃO .....	31
<b>5 A CONJUNTURA BRASILEIRA E URUGUAIA NA CONSTRUÇÃO DA PONTE.</b>	<b>33</b>
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>39</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>41</b>

## INTRODUÇÃO

A ponte Internacional Barão de Mauá, foi construída entre os anos de 1927 a 1930, resultado de um acordo assinado em 1918 entre Brasil e Uruguai, onde se estabelecia a liquidação de uma dívida que o Uruguai possuía com o Brasil e seria paga com a construção desta ponte. Desta forma, o presente trabalho se aterá em analisar o processo que levou à construção dessa obra monumental, entre os governos do Brasil e do Uruguai, no período de 1918 a 1930.

Para desenvolver esta pesquisa, a metodologia utilizada, foi através de fontes bibliográficas, documentos oficiais e jornais, sendo confrontadas as informações adquiridas, onde realizamos uma análise mais crítica do processo de construção da ponte.

A partir destes pontos citados acima, desenvolvemos nossa pesquisa em cinco capítulos, indo em busca de nosso objetivo maior. O primeiro capítulo nos reporta a um recuo no marco cronológico de nossa pesquisa, nos reportando ao período de 1850-1852, onde estabelecemos o processo de constituição da dívida, que, posteriormente será analisada a conjuntura brasileira e uruguaia em que se acordará sua liquidação na forma de construção dessa ponte. Sendo que o Uruguai enfrentava vários problemas políticos e econômicos, o que tornou mais fácil nossa atuação neste país.

Ao passar dos anos, tanto o governo brasileiro, como o uruguaio tentaram resolver a questão do débito. Nosso segundo capítulo analisa essas propostas, onde várias vezes os representantes dos países, elaboraram projetos para solucionar a dívida, no entanto, transcorreram praticamente quase 80 anos de discussões para se chegar a um resultado final.

Na terceira parte deste trabalho, temos como foco principal o Tratado de 22 de julho de 1918, no qual estabelece a liquidação da dívida uruguaia, com a construção da Ponte Internacional Barão de Mauá e um Instituto de Trabalho, bem como suas as repercussões até 1927.

As obras para a edificação da ponte iniciaram em maio de 1927, sendo que a mesma foi entregue os governos brasileiro e uruguaio em 1930. Desta forma, o quarto capítulo descreve o processo de construção da obra, bem como suas características.

Como a formação da dívida e a consolidação desta, envolvem dois países, com objetivos e políticas distintas, a última parte desta pesquisa, faz uma análise da conjuntura político-econômica, encontrando os fatores propícios aos governos para chegaram a um consenso, estabelecendo a construção da ponte como pagamento do débito.

## 1 A ESTRATÉGIA DO GOVERNO BRASILEIRO NO PRATA

Para que possamos compreender melhor o processo de construção da Ponte Internacional Barão de Mauá é necessário que nos reportemos no tempo, especificamente da década de 1850, onde foram articulados os tratados entre Brasil e Uruguai, que originaram a dívida deste para com o nosso país. A política externa sempre foi um meio pelo qual os governos buscam conceber estratégias para alcançar seus objetivos. A partir de 1844, o Brasil assumiu uma nova postura com relação a sua atuação na região platina, deixando de lado então uma política de neutralidade para uma postura intervencionista. Podemos caracterizar esta nova etapa como uma ruptura em relação a anterior, onde agora prevaleceria uma autonomia nas relações exteriores.

Nesse contexto, o Estado brasileiro havia se consolidado internamente, buscando, então atingir uma postura política independente e enérgica, para alcançar objetivos considerados estratégicos como a busca de fortalecer suas relações comerciais. Desenvolvendo a indústria nacional, fortalecendo a mão-de-obra através da extinção do tráfico de escravos, mantendo nossas posições territoriais, definindo nossas fronteiras, a intervenção no Prata garantiria alcançar estes resultados.

A idéia de intervir no prata estava ligada ao desenvolvimento do Brasil. O acesso por terra aos vastos territórios do Mato Grosso era complicado de mais – uma viagem do Rio de Janeiro a Cuiabá levava cinco (...). A disseminação dos navios a vapor criou a alternativa ao contorno via Buenos Aires e daí ao rio Paraná acima... (CALDEIRA, 2005, p.201)

No início dos anos 1850 nosso país, enfrentava vários problemas com a Inglaterra, pois esta tinha como seu principal objetivo acabar com o tráfico negreiro, sendo que os traficantes o realizavam clandestinamente, o que acabava prejudicando os comerciantes ingleses, que queriam um novo mercado para escoar seus produtos à África, mas isso se tornava impossível, devido a comércio ilegal de escravos africanos.

Desta forma, a Inglaterra inicia uma pressão ao governo brasileiro, promovendo ataques a alguns de seus portos. Logo neste período, Paulino Soares de Sousa, Ministro dos Negócios Exteriores, concebeu um projeto com objetivo de reprimir o tráfico, mas, inicialmente os representantes dos governos brasileiro e inglês não se entendem.

A notícia de ataques aos portos tomou conta de todo o Rio de Janeiro, aumentando a indignação e a repulsa dos brasileiros contra os ingleses. O Brasil encontrava-se em uma situação complicada, pois pretendia acabar com o tráfico de uma forma pacífica, mas os parlamentares que apoiavam o tráfico exigiam um contra-ataque brasileiro, declarando guerra

à Inglaterra. Entre um conflito e outro o Ministro Eusébio de Queirós elaborou um novo projeto, ao mesmo tempo em que Paulino Sousa negociava com os ingleses a suspensão dos ataques. O plano deu certo, eliminada a Inglaterra do Prata, o caminho estava aberto para o Brasil, seu próximo objetivo: eliminar Rosas.

Em meio a essas inquietações o governo brasileiro começou a negociar “um tratado secreto com três signatários: os governos do Brasil e do Uruguai, e um simples cidadão brasileiro, que entrava no mesmo status dos governos” Caldeira (1995, p. 217), este teve por fim a demarcação de limites territoriais e comércio com Uruguai, onde nosso governo se sobressaiu vantajosamente.

O Uruguai se encontrava em uma situação complicada na região platina, além do fim de uma guerra interna que o desmantelara, enfrentava neste período a expansão do general Manuel de Rosas que governava a Argentina, mas que estava controlando todo o interior do Uruguai, empurrando o General Oribe, então presidente, para Montevideu, e não fazia esforços para esconder suas aspirações de submeter o Uruguai e o Paraguai, em sua pretensão de novamente estabelecer o antigo Vice-Reino do Prata. Logo, essa postura poderia comprometer o interesse do governo brasileiro na região platina, que consistia, principalmente, em obter livre acesso navegação nos rios que compunham a Bacia do Prata, para continuar tendo acesso fluvial para a província de Mato Grosso. Isso determinou o rompimento das relações diplomáticas para com a Argentina.

Observa-se que nosso vizinho encontrava-se encurralado, não tinha outra opção a não ser aceitar uma ajuda brasileira, produto da estratégia bem elaborada por Paulino Sousa. O Brasil se comprometeria em emprestar dinheiro ao governo uruguaio, estipulado em 18 mil pesos fortes, para auxiliar este país em sua luta interna, liderada por Oribe contra Rosas, ficando como credor o bancário Irineu Evangelista de Souza. Como aponta Reckziegel: “Em setembro de 1850, assina-se um tratado de empréstimo de 18 mil pesos fortes ao Uruguai, figurando como credor o visconde de Mauá” (1999 p.80), sendo que o governo brasileiro depositou aos cofres públicos do Uruguai esta quantia durante 13 meses. Desta forma nosso país organizava sua tática de pressão ao Uruguai, fazendo-o lutar contra Rosas, como seu aliado.

O General Rosas pretendia, com o apoio dos ingleses estabelecer novamente o vice-reino do Prata, pois o “porto de Montevideu era para Buenos Aires o comércio das províncias fluviais do litoral argentino – Entre Rios, Corrientes e Santa Fé – como para outros países”<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Doratioto, Francisco in História do Conesul, Amado Luiz Cervo & Mario Rapoport (orgs) 1998, p.177.

mas estes não deram apoio, estavam agora preocupados em expandir seu comércio para a África, não se importando com as intenções argentinas e brasileiras na região platina, mantendo neutralidade nestes assuntos.

Foi para impedir a expansão de Rosas, que já tomava conta do Uruguai, prejudicando os gaúchos com relação ao gado e, possivelmente visando um controle sobre Bolívia e o Paraguai e também facilitar o comércio no Rio do Prata, o Brasil organizou uma estratégia para liquidar com as pretensões rosistas, e assim obter livre acesso fluvial.

Logo, foi nomeado Irineu Evangelista de Souza, futuro Barão de Mauá, como Plenipotenciário Platino. Este, por sua vez, era um grande estrategista e surgia como um dos homens mais ricos do Império, sendo o financiador do dinheiro que foi emprestado ao Uruguai. Como descreve Paulino de Sousa em um bilhete a Andrés Lamas<sup>2</sup>:

Creio haver encontrado quem fornecesse ao governo do Uruguai os recursos necessários para a defesa de Montevideú. É um comerciante que pode proporcionar a maior parte dos artigos de guerra que necessita, além de se encarregar de pagar fretes, gastos e um auxílio em dinheiro. (CALDEIRA, 2005, p.207)

Irineu financiou o apoio contra o General Rosas, ao mesmo tempo em que Paulino articulava o golpe contra ele, buscando ajuda do então presidente da província de Corrientes, Urquiza, da Argentina, de Oribe (Uruguai) e Solano Lopes (Paraguai). Com esses apoios, o Brasil financiava a guerra contra Rosas. Assim apontado por Nahum (1999, p.36):

Urquiza entro en una coalición con Brasil y del Gobierno de la Defensa, llamada Triple Alianza, e invadió el territorio uruguayo. Pero no hubo combate: el cansancio de la larga guerra presionó por la conciliación y con ese espíritu se hizo la paz del 8 de octubre de 1851 entre los orientales: “no habrá vencidos ni vencedores”.

A estratégia foi assim concebida: Oribe lutaria contra Rosas com a ajuda do Brasil. Nosso país dava sua cartada de mestre, eliminaria Rosas e manteria o Uruguai sob sua influência, assegurando maior controle do rio do Prata, facilitando suas relações comerciais com os países vizinhos.

No ano de 1851, o Brasil reconhecia a independência paraguaia, criando mais uma dificuldade para Rosas, que não a aceitava, garantindo assim o apoio de Carlos Antonio Lopes contra Rosas.

Para dar início à estratégia montada, Paulino nomeou o Marquês do Paraná para o comando das ações militares, preparar militarmente nosso exército, para uma possível guerra. Este, por sua vez, era considerado um grande articulador e, através de contatos secretos,

---

<sup>2</sup> Embaixador do Uruguai no Brasil .

colocou-se em prática a tática da pressão contra Oribe: ou ele lutava a favor do Brasil contra Rosas, ou as tropas brasileiras invadiriam a capital uruguaia. O Marquês do Paraná sabia dos problemas enfrentados pelos uruguaios e conseguiu unir Urquiza e Oribe ao Brasil, contra Rosas. Com apenas um combate, em 13 de fevereiro DE 1852 em Monte Caseros, as tropas aliadas venceram com, aproximadamente, 50000 homens. Rosas, que não tentou um contra-ataque, se refugiou na Inglaterra, caracterizando a vitória brasileira, a sua liderança e uma nova força Platina.

Após a guerra, o tratado secreto entre Brasil e Uruguai deveria ser ratificado, sendo ampliado em cinco tratados, estabelecendo os seguintes pontos: em primeiro, estabeleceu-se um tratado de aliança permanente entre os dois países, logo uma intervenção brasileira no Uruguai; o segundo dizia respeito à demarcação de limites territoriais. Neste, percebemos que o governo brasileiro estabeleceu suas fronteiras de acordo com seus propósitos; o terceiro tratava de extradição, estabelecendo que o Uruguai tivesse que prender e devolver os escravos fugidos ao Brasil; o quarto era um Tratado de Comércio e Navegação, onde sujeitava os uruguaios a exportarem sem pagar impostos o seu gado, ao mesmo tempo em que abria o rio do Prata aos países vizinhos; por último, um acordo onde o Uruguai reconhecia o débito com o nosso País, tornando-se o valor emprestado em uma dívida pública.

Estes aspectos nos revelam a intenção do governo brasileiro em manter o Uruguai sob seu controle, conforme podemos observar em Cervo & Bueno (1992, p.105-106):

Entende-se, dessa forma, por que os cinco tratados de 12 de outubro de 1851 estabeleceriam sobre o Uruguai um semiprotetorado brasileiro (...) Assegurou-se no período a ação de Mauá, a exploração das pastagens uruguaias, o controle das finanças públicas uruguaias, a delimitação das fronteiras segundo o desejo brasileiro.

Devido, as novas eleições uruguaias a discussão tomou conta do Legislativo, pois os que teriam que assinar o acordo, ainda não haviam sido eleitos, ao mesmo tempo em que, os embaixadores da França e Inglaterra, percebendo o afastamento de Rosas, queriam combater a influência brasileira. Entretanto, o Marquês do Paraná, aliou-se a políticos uruguaios, conseguindo evitar a tragédia maior, que seria a rejeição desses acordos, sendo assinados em 15 de maio de 1952, transformando-se Irineu Evangelista de Souza o maior credor do Governo Uruguaio.

Com o sucesso da política externa brasileira no Prata, os brasileiros consolidaram suas perspectivas comerciais, já que estavam arrasados com o fim do tráfico. A partir deste ponto podemos observar nitidamente, através dos cinco tratados, as intenções brasileiras de

intervenção no Uruguai, estabelecendo um controle político e econômico, obtendo uma forte influência na região do Prata neste período.

## 2 IMPASSES NA NEGOCIAÇÃO PARA O RESSARCIMENTO DA DÍVIDA

As fronteiras sempre foram alvo de muito interesse pelo governo brasileiro, seja para mantê-las, seja para escandi-las, impondo sua influência política. O conceito de fronteiras por nós utilizado nesse trabalho é o empregado por Rckziegel (1999, p.19):

A fronteira por sua vez diferencia-se do limite porque ocupa uma faixa, uma zona, muitas vezes bastante povoada, na qual os habitantes dos estados vizinhos podem desenvolver intenso intercâmbio.

Seguindo esta linha de raciocínio se torna evidente, que a zona fronteira do Rio Grande do Sul com o Uruguai foi sempre uma faixa de trocas, culturais e econômicas. No mesmo sentido, o geopolítico Mario Travassos já apontava (1938, p.54):

A vinculação Uruguaio- Brasileira se traduz pela produção e pela gente absolutamente idênticas, os tratados de territórios se assemelham. O gaúcho, com o seu feito peculiar, vivendo á superfície, a mesma identidade do sub-solo ... Com o Brasil laços sentimentais entretidos pela simplicidade de interesses pastoris e agrícolas.

A partir desta interação que unia as populações fronteiriças (os dois países), nosso governo projetou sua geopolítica<sup>3</sup> em relação ao país vizinho, tentando encontrar uma solução que garantisse seus interesses políticos e econômicos na liquidação da dívida uruguaia.

Entre os anos de 1851 a 1868 a República Oriental do Uruguai, conforme já expomos, havia contraído vários empréstimos com o governo brasileiro, gerando uma dívida que foi liquidada a partir de 1918, com um tratado entre ambos os países. Entretanto, é necessário analisarmos as várias outras tentativas realizadas até chegarem a esse acordo definitivo.

A origem da dívida contraída pelo governo uruguaio, foi representada por uma ajuda em dinheiro fornecida pelo governo brasileiro, através do banco de Mauá, para auxiliar este país em suas lutas políticas internas e contra Rosas, da Argentina, mas também na Guerra do Paraguai, acrescentando-se ainda uma quantia referente às despesas da divisão Imperial, em 1854<sup>4</sup>.

Nos relatórios do Ministério das Relações dos Negócios Estrangeiros, dos anos de 1872 a 1874, verificou-se que foram enviadas instruções para que se negociasse a dívida, mas estas não se realizaram. O governo uruguaio chegou a nomear seu representante, Carlos

<sup>3</sup> Ciência que utiliza as informações geográficas para planejar a política do Estado ou como apenas um meio de instrumentalização do espaço a qual estaria inserido no âmbito da geografia. (Becker, Geopolítica na virada do milênio: logística e desenvolvimento sustentável. In: GOMES, P.C.C, CORREIA, R.I, Castro, I. E. (org's). Geografia: conceito e temas. Bentrad Brasil. 3ª ed. Rio de Janeiro, 2001).

<sup>4</sup> Conforme relatório apresentado por Mario Rodrigues, em 22 de julho de 1918. AHI, lote 281, maço 4276. Submaço temático.



Ramires, mas, no entanto, não se chegou a nenhum acordo, por falta de interesse do governo brasileiro<sup>5</sup>. Logo, observamos neste período, uma crise no charque, como decorrência da falta de mão-de-obra escrava, devido à campanha abolicionista e à concorrência platina.

Já em 1886, o Barão de Cotegipe, como Chefe do Ministério dos Negócios Estrangeiro, tentou solucionar a questão da liquidação da dívida. Sendo que, obteve três reuniões com o então representante do Uruguai, Sagastume, não resultando em nenhum acordo.

No 1888, antes de deixar seu cargo, Cotegipe comunicava à Delegação em Montevideú, que continuassem as negociações. A propósito, o fim da escravidão prejudicou, inicialmente, a economia pecuária, ao mesmo tempo em que abria caminhos para o processo de industrialização. Neste contexto podemos perceber o interesse de Cotegipe, em liquidar a dívida.

Em meio às primeiras iniciativas de negociações com o governo uruguaio, os próprios jaguarenses, preocupados com o comércio local e com o desenvolvimento da cidade, em 5 de maio de 1875, reunidos na Câmara Municipal, lançaram o projeto de construção de uma ponte ligando Jaguarão a então vila de Artigas, no Uruguai. (futuramente cidade de Rio Branco), como podemos observar na reportagem do jornal **Atalaia do Sul** (1875):

No dia 5 do corrente (sic) a Câmara Municipal reuniu-se em sessão ordinária, e nessa primeira sessão tratou de uma importantíssima questão para o progresso e engrandecimento desta cidade, a ponte sobre o Rio Jaguarão no porto desta cidade (...). (IGHGJ)

E este projeto foi encaminhado ao governo brasileiro, que não demonstrou interesse pelo assunto, pois segundo o escritor jaguarense B. Bastilha<sup>6</sup> esclarecia que a preocupação do governo brasileiro, neste momento estava voltada para os grandes latifundiários do centro do país, deixando a população da cidade frustrada. Mesmo com esta resposta negativa, criou-se uma campanha na cidade com o objetivo de arrecadar fundos para a construção da ponte. No entanto, a arrecadação adquirida não era suficiente para garantir as primeiras despesas para a construção, tendo em vista que essa obra demandava a inversão de quantia considerável de capital.

Este novo período da política externa brasileira foi marcado pela inovação: a tendência de uma política mais eficaz, sendo distingüida por sua maior autonomia alfandegária, mesmo não sendo tão bem dirigida, devido às pressões externas e internas, citamos com exemplo o

---

<sup>5</sup> Conforme relatório apresentado por Mario Rodrigues, em 22 de julho de 1918. AHI, lote 281, maço 4276. Submaço temático.

<sup>6</sup> Em o Centenario da Pátria em 1922, (IHGJ).

movimento republicano e os conflitos com a Inglaterra devido ao comércio de escravos. Esta nova política visava atingir aos interesses brasileiros. Como demonstra Cervo & Bueno, (1992, p. 90 - 91):

A política de limites do Século XIX representou mais um aspecto da política externa brasileira própria e auto-formuladora. Tinha por fundamento, em primeiro lugar, a percepção de que era, em seus objetivos e meios de ação, uma demanda do interesse nacional, da segurança e das vantagens da paz.

No ano de 1890, com a proclamação da República, o governo Provisório brasileiro deu instruções para o Ministro da Fazenda, Ramiro Barcelos, reativar as negociações para a liquidação dessa dívida. Em novembro de 1891, o Ministro Barão de Lucong, afirmava que era necessário concluir as negociações. Sendo o governo brasileiro havia passado pela crise do “encilhamento”, nada melhor para dar um impulso a essa economia fragilizada, do que liquidar a dívida. O atraso destas negociações estava relacionado ao fato que “as negociações que iniciaram em 1893, sofreram pelas marchas e contra marchas que a revolução Rio Grandense provocava nas relações entre os dois países” Reckziegel (1999, p179). Estando o governo do Rio Grande do Sul em crise, gerava um grande desconforto para o Uruguai, segundo a autora o país vizinho reclamava a violação de seu território, pois os Castilhistas entravam Uruguai adentro atrás dos federalistas. Nestas circunstâncias, fica difícil de constituir um tratado.

Somente a partir de 1895, reativaram-se as transações para solucionar a questão, através dos representantes do Brasil, Castro Carvalho e do Uruguai, Carlos de Castro. As negociações deram um passo à frente em relação aos anos anteriores: ambos apresentaram projetos para liquidar a dívida, nos quais incluíam tratados sobre a navegação da Lagoa Mirim e do rio Jaguarão além de questões comerciais. Os dois governos chegaram a uma convenção, em 31 de outubro de 1896, na qual se estabelecia os seguintes pontos, resumidamente:

A dívida foi reduzida a “5 milhões de pesos uruguaios, o que equivalia a um milhão, sessenta e três mil, oitocentos e vinte e nove libras esterlinas”<sup>7</sup>, o que consistia em um abatimento de 50% do montante total de 10 milhões de pesos. Obrigava o nosso país a receber de seu credor apenas a soma do capital emprestado, sendo pago em libras esterlinas, deixando de receber os juros e as arrotizações, desde que o débito fosse pago de uma vez só, no prazo máximo de 6 anos após a ratificação do mesmo. A notificação era uma exigência das constituintes de ambos os países. (Art. I).

---

<sup>7</sup> Tratado de 31 de outubro de 1896 (AHI) Lata 291, maço 4276, maço temático.

Estabelecia para o governo uruguaio “hipotecar todas as suas contribuições diretas e indiretas”. Como podemos ver uma cláusula rigorosa, pois possibilitava ao governo brasileiro como garantia, caso o pagamento não fosse realizado, o controle das receitas do país vizinho (Art.II). Além disso, determinava que o gado *vacum* exportado do Uruguai para o Rio Grande do Sul, ficaria livre de qualquer imposto, como também garantia direitos iguais para brasileiros e uruguaio que possuíssem o gado no país vizinho (Art. III). Dessa forma percebia-se a importância que o governo dava aos interesses dos pecuaristas brasileiros que viviam na zona fronteira.

Estipulava ainda que o fumo brasileiro e seus derivados não teriam maiores direitos, sendo que se asseguravam as mesmas vantagens ao de qualquer outra origem (Art. IV).

No Art. V observamos um favorecimento para com a erva-mate brasileira, no qual este produto gozaria da dedução de 20% sobre os impostos de importação uruguaia, enquanto no Art. VI estabelecia favores mútuos entre os dois governos. Já no Art. VII ficava proibida a suba de impostos pelo Brasil referente à importação do charque Oriental. Nesta cláusula vemos o favorecimento do maior produto da economia uruguaia.

O Art. VIII, estabelecia que todos os outros artigos somente seriam válidos após trinta dias da troca de assinatura dos respectivos países. No entanto, esta convenção começou a enfrentar dificuldades, o General Dionísio Cerqueira<sup>8</sup>, exigia que fosse ajustada uma nova cláusula, proibindo o contrabando entre ambos os países, sendo que sem esta nova exigência o tratado não seria aprovado. Como não houve consenso, o tratado não foi ratificado pelos respectivos Congressos. Podemos observar neste projeto<sup>9</sup>, a pressão política brasileira, impondo restrições econômicas e comerciais, que em grande parte favorecia nosso país.

Em 1900, se organizou um sindicato no Uruguai, tendo como objetivo solucionar as questões referentes ao ônus uruguaio, sendo nomeado representante no Rio de Janeiro, Luiz Frias, que elaboraram uma nova proposta, na qual a liquidação da dívida se faria por meio da compra dos direitos do Brasil, mas o então Ministro da Fazenda Joaquim Murinho, recusou a mesma.

Depois de várias conversas com Olyntho Magalhães, o ministro uruguaio Susviela Guarch, formulou uma nova proposta e a encaminhou em nota, em 14 de agosto de 1902, ao governo brasileiro, na qual a quantia da dívida ficava estabelecida em 6.000.000 pesos orientais, emitidos na forma de títulos da República, com juros de 100 mil pesos por ano. Em

---

<sup>8</sup> Era o Plenipotenciário do Brasil, no Uruguai, isto é, o responsável nomeado pelo governo brasileiro para negociar a dívida com os representantes do país vizinho.

<sup>9</sup> Conforme relatório apresentado por Mario Rodrigues, em 22 de julho de 1918 ao Ministério dos Negócios Estrangeiros. AHI. Lata 281,maço 4276. Submaço temático.

nota de nº 13, de 16 de setembro de 1902, Olyntho de Magalhães esclarecera que a proposta tinha surgido devido aos diálogos particulares havido entre os dois e que, a partir deste ponto, o governo federal se encarregaria de encontrar novas soluções para findar o débito.

Ao passar mais quatro anos, a chancelaria brasileira demonstrou novamente o interesse para resgatar aqueles empréstimos. O Barão do Rio Branco, por iniciativa secreta, pediu a Assis Brasil, político e agropecuarista gaúcho, representante do Brasil na Capital uruguaia, para negociar um valor de ££ 1.500.000 (Libras Esterlinas) em títulos, se em dinheiro, estipulava-se o equivalente a ££ 1.380.00.<sup>10</sup> Novamente, não houve acerto entre as partes. Mas, em 1909, foi assinado o tratado alusivo à navegação do Rio Jaguarão e da Lagoa Mirim, o que, posteriormente, facilitaria as negociações para o acerto da dívida, pois agora os espaços lacustres estavam definidos.

Podemos perceber, pelas diferentes tentativas de cobrança dessa dívida, que o interesse brasileiro mais importante, em relação ao país vizinho, subjacente a esse processo, era a fixação de limites e respectivas jurisdições sobre o rio Jaguarão e a Lagoa Mirim.

Conforme o tratado de 1896, o governo uruguaio liquidaria seu débito na quantia equivalente a £ 1.500.000, tendo prazo de 6 anos, enquanto que neste de 1910, o governo brasileiro acenou uma nova possibilidade de negociar com o país vizinho, através do recebimento de títulos da dívida externa do Uruguai, na qual somaria £ 1.860.00, como demonstra o interesse do Barão do Rio Branco em uma carta ao então Ministro Uruguaio Rufino Domingues:

Rogo a V. EX. que telegrape essa proposta ao seu Governo e pergunte se póde se autorizado a assignar aqui o accordo transmissível por estes proximos dias, pois o atual ministro da Fazenda só estará em funções até 14 do corrente, e se não for concluído o assumpto agora, precisarei conhecer as idéias da nova administração que podem não ser tão moderadas. (AHI)

Em julho de 1911, o Barão de Rio Branco novamente comunicava ao Ministro Rufino Domingues, seu empenho para negociar a dívida, mas sugeria que, neste momento, os dois governos chegassem a uma conclusão sem divulgações de projetos na imprensa, para evitar especulações. Desta forma, os dois governos agiram em silêncio. Observamos a preocupação em manter sigilo com as negociações, pois as mesmas já vinham se prolongando por muito tempo.

---

<sup>10</sup> Conforme relatório apresentado por Mario Rodrigues, em 22 de julho de 1918 ao Ministérios dos Negócios Estrangeiros. AHI. Lata 281, maço 4276. Submaço temático.

O Congresso Nacional em janeiro de 1918, autorizava o Presidente da República, Venceslau Brás, a negociar com o governo uruguaio<sup>11</sup>. Após uma pequena participação na Primeira Guerra Mundial contra a Alemanha, a chancelaria brasileira iria dar início em conjunto à uruguaia ao projeto definitivo para a liquidação da dívida.

---

<sup>11</sup> Lei nº. 3454, no artigo 37, de 6 de janeiro de 1918. Relatório apresentado por Mario Rodrigues em 22 de julho de 1918. AHI, lote 281, maço 4276. Submaço temático.

### 3 O TRATADO DE 1918 E SUAS REPERCUSSÕES /A DÍVIDA VIRA PONTE

No início de 1918, as chancelarias brasileira e uruguaia, iniciaram a elaboração do projeto para a liquidação da dívida uruguaia, atendendo e beneficiando ambos os países. Como observamos no discurso de Ministro dos Negócios Estrangeiros Nilo Peçanha:

Os meus votos, senão de secretário de estado, mas de representante do espírito liberal de meu país, são para que se desenvolva, através de outras fronteiras, a política que inspirou esse documento, sem compensações para nós, a não ser as que, reparando velhos erros aproveitassem a expansão das suas riquezas. É que os povos, hoje em dia, se prendem pelos seus aparelhos de intercambio, pela livre navegação dos rios ao comércio pelo acesso de seus portos. (Nilo Peçanha *apud* Soares 2005, p.23)

Percebemos através deste trecho do discurso, a importância que o então Ministro tinha em referência a conclusão da dívida, bem como a elaboração de um projeto, que atendessem respectivamente os dois lados da fronteira.

O Tratado de 1918, firmado pelos Ministros Nilo Peçanha e Baltazar Brum, foi validado pelo governo uruguaio (Lei nº. 6.836), na qual o Legislativo aprovava o projeto, ao passo que o governo brasileiro aprovou o tratado pelo decreto 13.658 de 25 de julho de 1919.

O governo uruguaio nomeou como seu plenipotenciário Manuel Bernádez, para realizar a ratificação do tratado, sendo que o governo brasileiro nomeou Domício da Gama, a ratificação ocorreu no dia 21 de julho de 1919 na cidade do Rio de Janeiro, onde ficou fixado o valor total da dívida em 5 mil pesos uruguaiois.<sup>12</sup> .

Inicialmente os representantes do governo elaboraram um anteprojeto e apresentaram-no as autoridades competentes em seus respectivos países no mês de junho de 1918. Contava com 27 artigos, que, no entanto, sofreram algumas alterações, sendo reapresentados em 15 de julho, agora com 20 artigos. Observamos abaixo a principal mudança, referente ao estabelecimento do valor da dívida para a quitação da mesma, entre o anteprojeto e o que finalmente ficou estabelecido no projeto de 1918:

A dívida total da República Oriental do Uruguay para com os Estados Unidos do Brasil fica fixada, de comum accordo, na soma de um milhão de libras esterlinas (£ 1.000.000), equivalente a quatro milhões e setecentos mil pesos ouro em moeda legal uruguaya: essa quantia com o propósito deliberativo de que os esforços communs pela liberdade, sejam no presente destinados a fins, tambem communs, de progresso, bem estar e cultura, será empregada em obras de mutuo beneficio, nas fronteiras de ambas as Nações... (Art. I, AHI)

---

<sup>12</sup> Conforme os dados apresentados por Arnaldo Pimenta da Cunha no Instituto Histórico e Geográfico da Bahia em 24 de fevereiro de 1929 (IHGJ)

A dívida total da República Oriental do Uruguay para com os Estados Unidos do Brasil fica fixada, de comum accordo, na soma de cinco milhões de pesos moeda nacional uruguaya, (\$ 5.000.000) equivalentes a um milhão e sessenta e três mil oitocentos e vinte nove libras esterlinas (££ 1.063.829) pagáveis na forma prescripta pelo Art. XV deste tratado, cuja importância liquidara, com o propósito deliberativo de que os esforços financeiros, aplicados outr'ora em lutas communs pela liberdade, seja no presente destinados a fins communs de progresso, bem estar e cultura, será empregada em obras de mutuo beneficio, nas fronteiras de ambas as Nações (...). (Projeto final Art. I, AHI)

Através deste artigo, podemos analisar que houve mudança no que diz respeito à quantia da dívida, sendo que o valor antes era atrelado a um milhão de libras esterlinas e também ao ouro. Já, no tratado final, estabeleceu-se em somente cinco milhões de pesos uruguaio. Ou seja, não se utilizava nenhum critério para garantir a indexação da moeda, que ficava simplesmente em pesos uruguaio. Isso significava que, estando a dívida cotada em esterlinas e ao ouro, podia sofrer variantes cambiais, o que poderia prejudicar o Uruguai, aumentando o valor da dívida. Portanto, explica-se o porquê da não aceitação desse critério e conseqüente alteração do montante.

Elaborado o projeto pelas chancelarias e após a sua ratificação, os governos trataram de organizar uma Comissão Mista, com representantes de ambos os países, com a incumbência de execução desse tratado. Sendo nomeados altos comissários, como o engenheiro e Ministro uruguaio, Virgilio Sampognoro e o general Gabriel de Souza Pereira Botafogo, como representante brasileiro.

O Tratado da dívida, resume-se essencialmente tendo três focos principais: o primeiro artigo de número I., citado acima, ao qual estabeleceu o resgate da quantia emprestada, no valor de 5 mil pesos sendo esta invertida em obras. O segundo ponto refere-se à organização e fundação de um Instituto de Trabalho, sendo que o terceiro estabelece a construção da ponte:

Em um ponto da fronteira brasileira-uruguaya e como principal aplicação dessa divisão, será fundado e mantido um Instituto de Trabalho no qual sob os auspícios de dois governos e nas línguas portuguesa e espanhola receberão brasileiros e uruguaio, em igual número, instrução científica e profissional. (...)O Governo da Republica oriental do Uruguay construirá, com parte da dívida, uma ponte internacional sobre o rio Jaguarão... (Tratado de julho 1918 Art. II e IX. IHJG)

A través destes artigos, em conjunto com os demais, ficou estabelecido à liquidação da dívida, em prol de obras de mútuo beneficio.

Os chanceleres se reuniram em São Paulo e em Porto Alegre, a fim de conhecerem alguns institutos de ensino agro-pecuários e científicos, já que o tratado estabelecia como um de seus objetivos, instalar um Instituto de Trabalho integrado na fronteira sulina. Reunidos em Montevideú, assinaram no dia 15 de novembro de 1919 a ata referente à criação da Comissão

Mista. O trecho abaixo retirado da ata aprovada em 26 de agosto de 1920, no que se refere às especificidades da obra:

Procede-se à organização de especificações, projetos e orçamentos em todas as minudências indispensáveis detalhes para a construção de uma ponte de cimento armado, constituída de arcos em vãos de duas categorias quanto às suas aberturas e convenientemente distribuídos ao longo da obra, todo em comum, no seio da comissão mista, submetendo o resultado de tais trabalhos à consideração dos dois governos<sup>13</sup>.

Em 16 de novembro de 1921 a Legação<sup>14</sup> do Brasil em Montevideú encaminhou em nota de nº. 45, onde, esta dava por encerrada os trabalhos de orçamento da obra, ao mesmo tempo, em que, pedia o entendimento dos governos do Brasil e do Uruguai, para a construção da obra.

Havendo a Comissão Mista executória do Tratado de 22 de julho de 1918 apresentado ao governo do Brasil, no dia 12 de outubro ultimo, as plantas, orçamentos e detalhes para a construção da ponte sobre o rio Jaguarão, é agora ocasião para acordarem os dois governos sobre o modo prático de serem cumpridos os artigos 9 e 14 do Tratado, em virtude dos quais “O governo uruguaio construirá uma ponte internacional” ...<sup>15</sup>.

Após este encaminhamento os dois governos entraram em um acordo “cada gobierno nombrará um perito, cuya misión será fiscalizar y vigilar la ejecución de las obras respectivas”<sup>16</sup>.

A comissão se reuniu em 5 de julho de 1922, a fim de verificar o local e os meios, para prosseguirem o projeto, onde então fixaram a indicação da estância Carpintaria para a locação do Instituto de Trabalho. Delimitaram o eixo da ponte internacional, na seção fluvial correspondente à rua Uruguaiana. No fim de dezembro do ano corrente, os governos se manifestaram aprovando a locação do eixo da ponte.

No início da execução do projeto pela comissão mista, foi apresentado à Câmara Federal, um projeto de lei, de autoria do deputado brasileiro, Carlos Garcia, que previa a substituição do Instituto de Trabalho por uma linha férrea que ligaria as cidades de Mello, no Uruguai e Bagé, na fronteira sulina e dois edifícios construídos nas respectivas capitais de ambos os países, para a exposição de produtos agrícolas e industriais. No entanto este projeto foi deixado de lado

---

<sup>13</sup> IHGJ.

<sup>14</sup> Missão mantida por um governo em país onde ele não tem embaixada.

<http://www.hostdime.com.br/dicionario/legacao.html> acessado em 20/04/08.

<sup>15</sup> Nota de nº. 45. AHI. Lata 291, maço 4276, maço temático.

<sup>16</sup> Legação do Brasil em Montevideú, Telegrama, [192-] o Ministério dos Negócios Estrangeiros. AHI. Lata 291, maço 4246, maço temático.



### 3.1 O PROCESSO DE LICITAÇÕES

Na conjuntura internacional pós Primeira Guerra Mundial, a economia uruguaia passou por uma crise financeira, tendo em vista a diminuição de suas exportações. Esse problema deve ser um dos motivos que condicionaram um atraso de seis anos na execução do projeto de construção da ponte. Como observamos em Nahum (1999, p.104-105):

Dada nuestra dependencia de los mercados exteriores, era previsible que nos afectara la finalización de la Primera Guerra Mundial, como nos había afectado su estallido (...) Las crisis de posguerra ocurrió entre 1920 y 1923 y fu particularmente notoria en el comercio exterior. De un año para otro, 1919 a 1920, las Exportaciones cayeron de \$ 147 millones a \$ 80, mientras que las importaciones aumentaron de \$ 113 a \$ 132 millones. En cuatro años de la crisis, el saldo desfavorable de la balanza comercial llegó a \$ 81 millones.

Apenas em 1924, as chancelarias iniciaram o processo de abertura de concorrência para a execução das obras, sendo, então publicados nos jornais de Montevidéu e do Rio de Janeiro os editais para a licitação. Neste período entre as negociações da Comissão Mista, houve muita especulação contra esta, pois eram altos seus custos, e a cada dia a mais sem uma definição exata para a obra, ia consumindo o valor da dívida.

A 2 de abril de abril do ano passado começaram a ser publicado no diário official do Brasil e do Uruguay os editais de concorrência pública para a construção da ponte que essa Comissão Mista havia projetado sobre o Rio Jaguarão ligando a cidade brasileira Jaguarão e a cidade uruguaya Rio Branco. <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1793/000123.html> (acesso em 12/05/08).

O término para as inscrições terminariam em 1º de agosto daquele ano. No entanto, devido aos problemas enfrentados pela política interna brasileira com a deflagração do Movimento Tenentista, prorrogou-se o processo para 15 de setembro. Inicialmente, foram selecionadas 4 propostas, onde os representantes da Comissão Mista brasileira optaram pela empresa de Santos que havia se unido a Dyckerhoff & Widmann de Buenos Aires “A proposta das companhias constructora de Santos é de fato a mais barata e que melhores garantias oferece sob o ponto de vista técnico e também comercial”<sup>17</sup>. No entanto, devido aos desentendimentos entre os altos Comissários, com relação ao processo realizado pelo governo brasileiro, foi anulada esta concorrência.

No dia 14 de março de 1925, foi aberto o segundo edital, este tinha como prazo máximo de 90 dias, a partir da publicação. As propostas foram analisadas em julho, como o governo uruguaio, não havia aprovado a forma que o governo brasileiro havia atuado quando

---

<sup>17</sup> Memorial sobre os resultados da concorrência 1925, p.6 AHI. Lata 292, maço 4282b.

do lançamento do primeiro edital, ao prorrogá-lo por iniciativa própria e a escolha da empresa brasileira associada com a da argentina.

A partir de então, com base no que estipulava o Art. IX “O Governo da República oriental do Uruguay construirá, com parte da dívida, uma ponte internacional sobre o rio Jaguarão...”<sup>18</sup>. Em 27 de julho de 1926, firmou em ata, a qual estabelecia detalhes da licitação, onde denominava seis empresas selecionadas pelo governo.

Embora as divergências entre os governos, não houve grandes mudanças, a não ser sobre o projeto do Instituto de Trabalho que continuou parado. O desacordo entre os países referia-se a uma interpretação do Art. IX do tratado da dívida, que deixava o governo brasileiro em desvantagem, uma vez que estipulava que caberia ao governo uruguaio construir a ponte. Ou seja, o país vizinho tomava para si o processo de construção da obra.

Em meio a essas divergências diplomáticas, alguns jaguarenses residindo em Porto Alegre, em conjunto com intelectuais, reuniram-se no dia 25 de setembro de 1926, para protestar sobre a demora para a execução do tratado, onde foi publicada no **Jornal de Notícias** (*apud* Soares, 2005, p.40-42) uma reivindicação ao Ministro dos Negócios Estrangeiros, Hélio Lobo:

... V. Exa., investido como está das relevantes funções de nosso Ministro junto à grande nação uruguaia, não tem necessidade de pormenores sobre as protelações que tem sofrido a realização dessa obra. Esse assunto deve ser-lhe familiar. Por isso, a nossa tarefa cívica, neste momento, fica muito simplificada. Poderemos aqui resumi-la em dizer-lhe que iniciamos, no Rio Grande do Sul, uma forte campanha em prol da Ponte Internacional.

Como percebemos este grupo, estava completamente indignado com a demora do governo em resolver as questões referentes à execução da obra, sendo que em sua percepção, esta abriria caminhos políticos e econômicos para o nosso estado e ao Brasil. O Ministro Lobo, respondeu ao memorial, agradecendo a preocupação com a forma que fora tratado neste, no entanto menciona que o assunto sobre a ponte é de seu maior interesse, e que, as circunstâncias ocasionais prejudicaram a execução da mesma. Ou seja, é provável que o Brasil, não aceitou a decisão do governo uruguaio de tomar a si a tarefa de promover a licitação que escolheu a empresa responsável pela construção da ponte.

Devido aos desentendimentos enfrentados pela Comissão Mista, mas que havia cumprido os estudos para a execução das obras, no dia 17 de novembro de 1926, as chancelarias elaboraram uma nova proposta para a execução do projeto, desmobilizando essa Comissão. Então definiram que a ponte internacional sobre o rio Jaguarão seria construída

---

<sup>18</sup> Tratado de 22 de julho de 1918 (IHGJ).

pelo Ministério de Obras Públicas do Uruguai, sendo contratada a empresa brasileira E.Kemnitz & Cia. Ltda., a qual esclarecia seus objetivos, em sua proposta:

Porque la firma Kemnitz y Cia. Tiene interes en ejecutar esta obra, conforme lo demuestran los estudios realizados, sobre el terreno y en el gabinete, hasta llegar a la variante propuesta que juzga mas ventajosa técnica y económicamente considerada, que el proyecto oficial y conociendo la rigurosidad con que serían examinadas las ofertas<sup>19</sup>.

Sendo a empresa E.Kemnitz & Cia Ltda., selecionada em primeiro lugar no segundo edital da licitação uruguaia, ficou estabelecido que o governo brasileiro nomeasse um engenheiro para acompanhar as obras.

Extintas a Comissão, o governo uruguaio tratou de dar início ao processo de construção, recorrendo à empresa escolhida, para verificar se esta manteria os mesmos valores, já que havia transcorrido um ano após a segunda licitação, ficando estabelecido em 246.358-18-3 Libras, ou seja, sem alteração.

A imprensa lançava severas críticas, quanto ao atraso do início das obras, ao mesmo tempo em que não concordava com o tratado ao definir que a ponte seria construída diretamente pelo governo uruguaio e a escolha da empresa. Já que o governo brasileiro tinha escolhido no primeiro edital, a empresa de Santos. Entretanto, esclarecia o **Jornal do Comércio** (*apud* Soares, 2005, p.47.), em 1926, sobre as questões do acordo e a licitação da empresa ganhadora:

A verdade é que tal firma foi classificada em 1º lugar e assim ficou com o direito de fazer a construção sobre o Jaguarão. Acresce dizer aqui, e não é circunstância de somemos valor, que tal firma é brasileira... O governo uruguaio, pelo acordo de 17 de novembro, Tomará a si a conclusão da obra. Não á razão alguma grita, inspirada por interesses de lucro sem nenhum objetivo nacional ou político.

---

<sup>19</sup> Documento da empresa E. Kemnitz & Cia Ltda para a Comissão Mista em 31 de Julho de 1925. AHI. Lata 291, maço 4247, maço temático.

#### 4 FINALMENTE ... A EXECUÇÃO DA OBRA

Depois de tanto tempo e tantas discussões sobre o tratado, em meados de 1927 o governo uruguaio dava início as obras da tão esperada ponte internacional, sendo nomeado o engenheiro uruguaio Quinto Bonami: “Chegou ante-hontem de Montevideú o illustre engenheiro uruguayo o Sr. Dr. Quinto Bonami, que fez parte da Commissão dos estudos da ponte internacional e que foi recentemente nomeado fiscal do Uruguay na construção desta grandiosa obra”.<sup>20</sup> O nosso governo nomeou o engenheiro Arnaldo Pimenta da Cunha para acompanhar a mesma.

O engenheiro brasileiro deslocou-se para Jaguarão, onde iniciou seus trabalhos, como primeiro passo contratou, em nome do nosso governo, o advogado Álvaro da Costa Franco, com principal função de organizar o processo de desapropriação dos proprietários dos terrenos e os moradores dos mesmos, no local onde seria construía a ponte.

Entre essas primeiras atividades, foi assinado em fevereiro de 1927 a contratação definitiva da empresa E.Kemnitz & Cia. Ltda., nos termos do contrato, a empresa prestaria caução em favor do contratante, sendo este consumado através da compra de títulos da dívida pública emitidos pelo governo brasileiro. Esta cláusula assegurava aos governos contratantes o cumprimento do contrato.

É com verdadeira satisfação que transcrevemos o telegrama abaixo, expedido para a Federação de Porto Alegre, no dia 4 do corrente: “Chegou aqui o representante da firma Kemnitz, que vem firmar contracto definitivo para as obras da ponte Internacional sobre o rio Jaguarão. As obras serão iniciadas este mês” (Jornal A situação 12 de fevereiro de 1927. IHGJ)

O mesmo jornal, ainda comunicava a população jaguareense, que já havia chegado à cidade, os dois engenheiros, alguns materiais e operários, para o início das obras: “Sob a competente direcção de dois engenheiros, estão trabalhando nas obras da ponte internacional 50 operarios, metade na margem brasileira e metade na uruguay”<sup>21</sup>. Estes, por sua vez iniciaram aos canteiros de obras.

As obras iniciaram simbolicamente, às 10h do dia 21 de maio de 1927, com a inauguração do canteiro de obras, estavam presentes neste momento várias autoridades dos dois países, entre elas: O Senador Carlos Barbosa Gonçalves e os Deputados Federal Ildelfonso Simões Lopes e Joaquim Luiz Osório. O ato solene foi marcado por discursos e

---

<sup>20</sup> Nota Jornal a Situação, 22 de março de 1927. IHGJ.

<sup>21</sup> Nota Jornal a Situação, 17 de fevereiro de 1927. IHGJ.

brindes. Foi elaborado um memorial enviado ao Ministro dos Negócios Estrangeiros, Helio Lobo, onde descrevia todos os acontecimentos referente ao início dos trabalhos.

Ocupando a função de advogado do governo brasileiro, Álvaro Costa Franco, tratou logo de resolver as questões territoriais referente à aquisição dos terrenos, desta forma, contatou com proprietários, onde elaborou e executou acordos, para a compra e desapropriação da área. Elaborou um relatório onde descreveu todas suas atividades, o mesmo constatou que “existiam 18 imóveis, somando 24 proprietários, aos quais maioria localizava-se na rua Uruguaiana”(Soares, 2005, p. 57). Seu trabalho foi aprovado pelo Ministério Público. O mesmo processo ocorreu no lado uruguaio, onde foram desapropriados 17 imóveis.

Os primeiros passos da obra foram complicados, devido ao fato de que o terreno selecionado para as fundações não era exatamente o que estava indicado no projeto. Foi necessário fazer adaptações ao projeto, levando em conta as condições, técnicas bem como as econômicas.

#### 4.1 A HOMENAGEM AO BARÃO DE MAUÁ

Uma nova questão tornou-se presente entre as chancelarias, qual seria o nome da futura ponte? Em conjunto, os representantes resolveram chamá-la Barão de Mauá, devido a que o capital da dívida ter sido financiado por ele, conforme explicamos no capítulo 1.

Os dois países optaram por essa homenagem, pois Irineu Evangelista de Souza, “Barão de Mauá”, posteriormente Visconde de Mauá, havia prestado um admirável serviço entre os mesmos, em momentos de dificuldades financeiras e diplomáticas.

Nascido em Arroio Grande, Rio Grande do Sul, ainda menino ficou órfão de pai, desde então se lançou na busca de sua estabilidade econômica, indo para a capital do Império, onde trabalhou com um negociante inglês. Posteriormente, realizou vários investimentos, sendo considerado um dos empresários mais bem sucedido naquele período do II Império. Destacou-se na intervenção do Brasil ao governo uruguaio, em 1850, ajudando este país, financiando a sua reestruturação, após as invasões do general Manoel Rosas. Durante, certo período, criou casas bancárias no Uruguai e na Argentina como também em nosso país. Destacou-se, por ser o grande negociador diplomático nos acordos bilaterais entre o Brasil e o Uruguai, num contexto de grandes dificuldades políticas no Prata.

Já pelo caráter aleatório que apresenta como expressão do consócio entre os dois povos, Já porque na homenagem que ela concretiza a um dos maiores filhos do

Brasil. Está encerrada a lição sobre o rumo de que não devemos desviar nas relações Brasil e Uruguai. (IHGJ)

O trecho acima foi retirado do discurso de Arnaldo Pinta Cunha, engenheiro brasileiro responsável pela fiscalização das obras da ponte, em uma conferência realizada na Bahia, onde assim ele justifica o seu nome e sua importância para ambos os países.

#### 4.2 PARTICULARIDADES DA PONTE

A ponte Internacional Barão de Mauá foi construída através do sistema de concreto armado, isto é, a união entre o concreto de cimento e o ferro, sendo que este processo diminuía o tempo de execução da obra, como também seu custo. Constituindo uma novidade para este período, por sua vez, esta será a primeira ponte de concreto armado da América do Sul neste estilo.

Abaixo, transcreve-se parte da Justificativa pelo Sistema de Concreto Armado existente no projeto de construção:

Que as construções de cimento armado, de uso público e de uso doméstico, estão larga e progressivamente difundidas na Alemanha, nos Estados Unidos da América do Norte, na França que as praticou e na Itália (...) Que no caso do concreto armado, o construtor integra menores elementos, controla o fabrico de cada peça da obra, pondo-se ao abrigo percalços resultante do emprego de peças metálicas feitas, como sejam colunas, vigas (...) Que as pontes, como as demais construções de cimento armado, constituem monólitos isentos dos efeitos do fogo, dos da variação da temperatura e dos da oscilações (...) Que além das vantagens estéticas resultantes do requinte das formas, permitido pela plasticidade do material, e incontestável que as despesas de conservação das pontes de concreto armado são nulas (...) (AHI. Lata 291, maço 480)

Como podemos observar, acima, o projeto refere vantagens de se utilizar esse sistema de engenharia, mostrando com ênfase as qualidades proporcionadas por este, tanto em termos estéticos, quanto em conservação e segurança.

Após este breve esclarecimento sobre o pioneirismo da obra, nos deteremos, a partir de agora, a apontar algumas particularidades da mesma. Como já mencionamos, construída pelo sistema de concreto armado, a ponte Mauá apresenta “seu comprimento de 276 metros e sua largura corresponde a 13 metros<sup>22</sup>, sendo composta de nove arcos, destes, três são centrais.

Sua largura é distribuída em 3 partes: a primeira é a do centro, que possui quatro 4 metros, sendo destinada a passagem das vias férreas, a segunda, tanto à esquerda como à

<sup>22</sup> Segundo obra publicada no HIGJ, pela passagem do cinquentenário da inauguração da Ponte Internacional Barão de Mauá, p. 3.

direta da via central, é destinada aos veículos que transitam para Rio Branco ou para Jaguarão, respectivamente. A terceira, também existente nos dois lados das vias para os veículos, destina-se aos pedestres. Por sua vez, a obra apresenta os edifícios de controle aduaneiro: “A obra comporta em suas extremidades dois pontos fiscais, o acesso de Jaguarão é feito por via principal, já o uruguaio realiza-se de duas formas o acesso principal, que liga Coxilla e a rampa da cidade de Rio Branco”. (IHGJ)

As obras iniciaram em 21 de maio de 1927 e foram concluídas em abril de 1930.

Durante sua construção foram empregados, aproximadamente, cerca de 6.218 operários e 750.917 horas de trabalho no total, sendo que a média dos salários destes, correspondia a 937: 604 \$ 400. Os trabalhadores se dividiram entre os dois lados, operaram em Jaguarão 3348 e em rio branco 2867, suas nacionalidades eram constituídas por: 2813 brasileiros, 2001 uruguaios, 607 portugueses, 430 alemães, o restante eram austríacos, espanhóis, dinamarqueses, italianos, suíços entre outros<sup>23</sup>.

Em meio ao começo das licitações, os dois governos entraram em um acordo pelo qual, extinguíam a possibilidade da criação do Instituto de Trabalho, devido às dificuldades de se organizar este para atuar tanto com brasileiros como uruguaios. Em julho de 1927, o **Jornal do Comércio**, do Rio de Janeiro, publicava sobre a intenção do Governo brasileiro, em construir um ramal férreo:

Noticiamos, há poucos dias, que o Sr. Dr. Ministro Octavio Mangabeira, Ministro das Relações Exteriores, mandara ouvir o Governo do Rio Grande do Sul e o Sr. Ministro da Viação sobre as obras de mais utilidades e serem realizadas no Brasil e no Uruguai para nellas ser applicada a parte da dívida uruguaya depois de fixadas as despesas com a construção da ponte sobre o rio Jaguarão, ligando os dois paises. (Jornal do Comércio, julho de 1927. IHGJ)

A partir deste momento, iniciaram-se as negociações para a criação da via férrea, esta fez a ligação no lado uruguaio de Trinta e Três á Rio Branco, no Brasil ligando Passo do Barbosa a Jaguarão. Estava atingido mais um objetivo pelos governos, a ligação férrea em conjunto com a ponte tornou-se o caminho mais próximo entre a capital do Uruguai e a Gaúcha.

Em outubro de 1940, a embaixada dos Estados Unidos do Brasil, em Montevideú enviava ao Ministro das Relações Exteriores, Oswaldo Aranha, em uma nota esclarecia o saldo da dívida, sendo assim empregado os valores:

... a) \$200.000, para instituição de um patrimonio destinado a um intercambio cultural; b) \$800.000, na construção da estrada de ferro de Passo do Barbosa á cidade de Jaguarão; c) 1.750.000, na construção da ponte “Mauá”; invertendo-se, entretanto 2.178.000; d) 2.626.078,52, na construção da estrada de ferro de

<sup>23</sup> Segundo obra publicada no HIGJ, pela passagem do cinquentenário da inauguração da Ponte Internacional Barão de Mauá, p. 3-4.

Jaguarão e Treinta y três; 2) A dívida, “autorizada por \$ 5.000.000, foi emitida ate \$ 4.334.000 v/n, ficando um saldo por emitir de \$666.0000”<sup>24</sup>.

Esta mensagem, tinha como objetivo corrigir um erro no valor da ponte, anteriormente calculado. O saldo foi aplicado em um intercâmbio cultural entre os dois países, e gastos com os Ministérios.

### 4.3 A INAUGURAÇÃO

O ano de 1930 foi marcado por grandes acontecimentos para os brasileiros, pois uma mudança transformará o país, em 30 de outubro, tendo iniciado na capital gaúcha a revolução que acabaria depondo o presidente Washington Luiz, e colocando em seu lugar Getúlio Vargas.

Devido aos acontecimentos e as transformações políticas, a data para a inauguração da ponte foi adiada várias vezes, tendo como possíveis datas: 25 de maio, 25 de agosto, 07 de setembro<sup>25</sup>, 12 de outubro, as mudanças da mesma proporcionou um ceticismo na população, que já aguardava ansiosa a inauguração da mesma.

Após tantas mudanças nas datas, chegou à notícia de que, a tão esperada data seria para o dia 30 de dezembro. Próximo ao dia a cidade de Jaguarão e Rio Branco, já se encontravam em clima de festa, os hotéis ficaram lotados de autoridades, como o Dr. Alberto Cunha, como representante do governo do estado, o Cel. Oreste Carneiro da Fontoura e o capitão José Rodrigues da Silva<sup>26</sup>. No dia 28 do ano corrente, chegou a Jaguarão um vapor, vindo da cidade de Rio Grande, que trazia uma companhia do Tiro de Guerra nº. 1, a mesma desfilou pelas ruas da cidade, neste mesmo dia chegou de Mello, cidade uruguaia o 8º Regimento de Cavalaria.

Na noite de 29 de dezembro, chegaram a Rio Branco Mauricio Lacerda e o Ministro das Relações Exteriores Rufino Domingues, e suas comitivas como representantes do governo uruguaio. Para recepcionar as autoridades e comemorar a inauguração da obra, foi organizado jantares, recepções e exibição de filmes.

A data tão esperada chegou aos 30 de dezembro de 1930 entorn das 10h, encaminhou-se para a alfândega brasileira o 3º Regimento de Cavalaria Divisionária e o Tiro de Guerra nº.1, sendo acompanhados pela população, onde, os representantes dos governos

---

<sup>24</sup> Saldo da dívida internacional brasileira, 31 de outubro de 1940. AHI. Lata 291, maço 4276, maço temático.

<sup>25</sup> Jornal a Situação. Jaguarão 24 de agosto de 1930. HIGJ.

<sup>26</sup> Jornal a Situação. Jaguarão 25 de dezembro de 1930. HIGJ.



assinaram ata e deram por inaugurada a ponte, a mesma estava ornamentada com fitas entrelaçadas, que representavam as cores das bandeiras dos dois países.

Os respectivos representantes se encontraram no centro da ponte onde proferiram seus discursos. Iniciando pelo Chanceler Rufino Domingues.

Os vínculos tradicionais que unem, em franca cordialidade, os nossos povos tem crescido no transcurso de mais de meio século em proporções tais que é difícil encontrar dois países cuja amizade sincera e espontânea se destaque de forma, mas ampla que a que cultivam o Brasil e o Uruguai.(...) Em nome do meu país e dos poderes públicos agradeço a todos o concurso valioso para o remate desta magnífica obra que consagra, para a perpetuidade os laços de concórdia e amizade que estreitamente vinculam brasileiros e uruguaios...” (Rufino Domingues *apud* Soares 2005, p. 134-135)

O chanceler Rufino Dominguez fez questão de deixar claro em seu discurso o fortalecimento da união e da fraternidade que sempre estiveram presentes entre os dois países, e que a partir deste momento estes laços estariam mais fortes ainda. Após o discurso foi executado o hino uruguaio, logo em seguida, o representante do país vizinho Mauricio Lacerda deu discursara:

De aquí en adelante, em su eterna utilización, podremos abrazarnos de un pórtico al otro, como hoy, desde la frontera de mi patria lo hago sobre la frontera de vuestra, tan estrechamente y realizando tan simbólicamente la unión de esta cinta que nos separa sobre el puente, que veo establecer entre nosotros una perpetua unión, la cual nos permite extendermos las manos sobre las aguas del río antes de la construcción... (Mauricio Lacerda *apud* Soares, 2005, p.141)

Após os discursos dos chanceleres, foi oficialmente inaugurada a Ponte Internacional Barão de Mauá, marcando definitivamente laços comerciais e de amizade entre o Brasil e o Uruguai. A inauguração da Ponte teve repercussões por todo o país, sendo a primeira grande obra, de tão importância entre Brasil e Uruguai e a dívida estava paga. Tanto brasileiros como uruguaios se beneficiaram com a união das fronteiras, conforme apontou o jornal o **Diário de Notícias**:

Realiza-se depois de amanhã, um excepcional brilhantismo, a cerimonia da inauguração da Ponte sobre o rio Jaguarão. Esse notavel trabalho de engenharia, com uma elevada significação política e economica constitue uma importante obra de arte e de belleza. (Porto Alegre: 28/12/1930. IHGJ)

Por sua bela arquitetura, a ponte Internacional, entrou para a história da construção civil como a primeira ponte de concreto armado da América Latina. Segundo Vasconcelos “Foi a obra de maior porte construída até então, quer pelo Brasil, quer pelo Uruguai”<sup>27</sup>.

<sup>27</sup> Citado em [http://www.transportes.gov.br/bit/pontes/pt\\_divisa/br116pt\\_jaguarao/GPTJAGUA.HTM](http://www.transportes.gov.br/bit/pontes/pt_divisa/br116pt_jaguarao/GPTJAGUA.HTM) (acesso em 27/06/07).

## 5 A CONJUNTURA BRASILEIRA E URUGUAIA NA CONSTRUÇÃO DA PONTE

A segunda metade do século XX caracterizou-se por constantes mudanças no panorama econômico da América Latina. Segundo Wasserman (1992, p. 44):

Durante a segunda metade do século XX, as manifestações cresceram ainda mais devido às constantes crises pelas quais passavam estas economias periféricas. No caso dos países latino-americanos, o declínio esteve associado à passagem da hegemonia inglesa para a norte americana e ao modelo de crescimento herdado do modelo anterior”.

Observaremos como estava o panorama brasileiro e uruguaio frente esta nova realidade, particularmente a partir do fim da Primeira Guerra Mundial até 1930, sendo formado este período por uma forte influência norte americana nos países latinos.

Costuma-se identificar o período da política externa brasileira entre o final da gestão do Barão de Rio Branco (1912) até 1930, como uma continuidade da gestão anterior, mas sem a mesma competência e habilidade em um contexto em que nos aproximamos dos EUA como descreve Oliveira (2005. p. 42-42): “O período pós-Rio Branco até a adesão brasileira ao esforço de guerra pró-aliados pode ser visualizado tendo duas fases distintas: a primeira até 1930, marcada por uma atuação da perspectiva de americanização para um alinhamento automático...”.

Logo, este momento da política externa brasileira, ficará marcado por um crescente laço de amizade e relações comerciais complementares, entre nosso governo e o norte americano. Sendo que estes laços já haviam sido fortalecidos pelo Barão de Rio Branco, os novos Ministros dos Negócios Estrangeiros irão reforçar essa política, na busca de seus objetivos políticos e econômicos.

A união entre o Brasil e os EUA permitiu ao nosso governo uma maior atuação em nível americano, ao mesmo tempo em nossa economia agro-exportadora ganhava mais espaço, sendo o governo americano o principal consumidor de nossas exportações, com destaque ao café. Neste contexto mundial entre - guerras os EUA tornou-se o maior investidor na economia brasileira, ocupando o lugar dos ingleses, essa adesão proporcionou o fortalecimento do Brasil no mundo capitalista.

O governo brasileiro, num primeiro momento, capitalizou a entrada dos investimentos, em obras de “infra-estrutura e ao financiamento das safras para atender a política de

valorização do café”<sup>28</sup>, sendo que este produto tornou-se a alicerce da sustentação econômica brasileira.

A partir deste contexto, caracterizaremos alguns acontecimentos, ocorridos no Uruguai, e os relacionaremos com o Brasil, buscando inserir dentro desse processo o Tratado de 1918, bem como a construção da Ponte Internacional Barão de Mauá.

Enquanto nosso país se alinha com os EUA, o Uruguai, a partir de 1918, através de sua constituição, estabelecia que as eleições fossem realizadas em diferentes fases, isto é, separadas, um ano para presidente, outro para deputados e assim por diante. Realizaram-se eleições quase que anuais entre 1918 a 1928, o que proporcionou uma maior participação da sociedade em geral na política nacional, ao mesmo tempo em que acreditavam na diminuição das diferenças partidárias, sendo um encaminhamento para a democracia.

Como percebemos, o Uruguai começava a se afirmar politicamente, ficando este período de sua história conhecido pelo que se chamou de “Política de Compromisso”, as idéias e propostas políticas eram parecidas. Seus principais objetivos eram o compromisso com o cunho social, sendo que os partidos estavam comprometidos com as classes da sociedade.

Las causas de esta política de compromiso fueron tanto sociales como políticas. Las sociales derivaban de que los grandes partidos eran policlasistas, es decir, cada uno tenía apoyos en todos los sectores de la sociedad. (...) Las causas políticas del compromiso se explican por lo anterior: el carácter policlasista de los partidos se manifestaba en una fuerza electoral casi igual. (NAHUM, 1999, p. 97-98)

Entre os anos de 1914 e 1919, o Uruguai se tornou um país economicamente mais forte, devido a Primeira Guerra Mundial, suas exportações aumentaram, pois a Europa em crise comprou vários produtos deste. Sendo que as relações econômicas internacionais neste período revelaram-se a favor do governo uruguaio, o peso tornou-se mais forte, e os europeus consumiam a maior parte da carne, couro e lã, que eram exportados.

...Pero de 1913-1919 la balanza comercial favorable subió a casi 180 millones de pesos, el total de la deuda externa del país. Los años de la guerra mundial, que significaron la mayor desgracia para los europeos, al Uruguay lo beneficiaron porque ellos compraron carne, cueros y lana en grandes volúmenes y a precios elevados. (NAHUM. 1999, p.102-103)

Enquanto o Uruguai lucrava com a guerra, nosso país aumentava suas relações com os EUA, o qual consumia a maior parte de nossas exportações. Sendo a Europa nossos principais pontos de escoamento de nossa produção agro-exportadora e de matérias-primas, os diplomatas brasileiros focalizaram seus principais objetivos no aumento da compra destes

---

<sup>28</sup> Amado & Cervo (1992, p.184).

produtos, aumentando nossas exportações, num processo de equilibrar nossa economia. Assim, observamos a exposição do Ministro das Relações Exteriores no relatório referente a 1920-1921, onde descrevia:

Que o governo brasileiro renovou sua preocupação com a expansão comercial do país, no referente a política comercial, ao analisar a conjuntura internacional, informa que a reforma empreendida na secretaria do estado e no corpo consular teve por escopo, o aumento das exportações. (AMADO & CERVO, 1992, p.188)

Estabelecendo um paralelo entre o Brasil e o Uruguai, no início da década de 20, podemos perceber que no ano de 1918, quando foi firmado o Tratado entre ambos os países, estes se encontravam em condições econômicas favoráveis. O governo uruguaio tirava proveito da guerra, lucrando com seus produtos exportados, enquanto o governo brasileiro, também lucrava com as exportações do café. Uma situação propícia, para liquidar a dívida, sendo elaborado e assinado o projeto de construção da Ponte.

Para alcançar os objetivos comerciais e políticos, o governo brasileiro organizou uma reforma, alterando a política alfandegária, ao mesmo tempo em que, os acordos anteriores foram revistos, incorporando a cláusula de “nação mais favorecida”<sup>29</sup>. Isto é, estabelecia-se a aplicação de tarifas máximas e mínimas. Desta forma nossa economia conseguia se equilibrar mundialmente tendo saldos positivos.

Assim, podemos resumir que no período pós-guerra a economia brasileira saiu equilibrada, sendo que nosso país exportou mais, importou menos produtos. O saldo da balança comercial brasileira foi favorável, ao mesmo tempo em que o país importava menos, em razão da desorganização da produção européia, como decorrência da guerra, aumentando suas exportações. Já para o Uruguai, com o fim da guerra, ficou óbvio que a economia sairia prejudicada, devido às flutuações cambiais, logo iniciou um período de crises entre os anos de 1920 a 1923, pois as suas exportações diminuíram drasticamente. Em 1921 ocorreu um lento processo de recuperação, devido à estabilidade da economia mundial, mesmo assim, os débitos aumentaram, obrigando o país a recorrer a empréstimos internacionais, principalmente dos EUA.

Devido às crises econômicas do governo uruguaio, entre os anos de 1920 a 1923, percebemos que neste tempo, as negociações, entre os dois países são se concretizavam. Ora, o Uruguai após a Primeira Guerra Mundial, perdeu grande parte do mercado para suas exportações, logo deixou de arrecadar impostos aos cofres públicos.

---

<sup>29</sup> Amado & Cervo, 1992, p.188

No decorrer dos anos 1920, ocorreu o fortalecimento da produção dos frigoríficos no Uruguai, que obtiveram o controle da industrialização e do comércio da carne que era exportada. Para atingir os objetivos da comercialização, os fazendeiros investiram na mestiçagem do gado *vacum*, sendo que as estâncias apreciavam a venda diferente, entre o gado *vacum* para os frigoríficos, e o *criollo* para os saladeiros, com preços melhores. Entretanto, o valor não era satisfatório, pois, os fazendeiros tinham que investir no gado *vacum*.

Tendo o governo uruguaio, superado suas iniciais crises, no ano de 1925, os chanceleres dos governos, deram início ao edital de licitação para a concorrência da execução da obra. Em meio aos acontecimentos no âmbito internacional e nacional, e ao processo de licitações não podemos deixar de falar no estado do Rio Grande Sul, principal beneficiado com a construção da ponte.

Nosso estado manifestava preocupação com a política bilateral entre Brasil e Uruguai, pois dependia do porto de Montevideú. Isto é, grande parte das mercadorias que chegavam a nossa região passava por este porto, mas muitas destas, devido ao contrabando, não pagavam as taxas alfandegárias ao governo, ao mesmo tempo em que tanto o governo brasileiro como o gaúcho não tinham um controle fiscal efetivo em Porto Alegre e Rio Grande. Logo, em função desse problema, o governo do Rio Grande do Sul tomou providências para tentar diminuir o contrabando.

Era preciso investir e reestruturar nossos portos, o então governador gaúcho, Borges de Medeiros, resolveu reformar e construir os molhes da Barra, no porto de Rio Grande: “Surgiu assim, em 1906, a idéia de se construírem os molhes da Barra, para facilitar a entrada de pacotes de longo curso, com a correspondente reconstrução do porto”. (Guilhermino César, 1978, p.94).

As obras do porto de Rio Grande estabeleceriam um maior controle fiscal tanto do governo brasileiro, como do gaúcho, o que facilitaria nossas trocas comerciais, já que tanto a “Argentina como o Uruguai controlavam economicamente o Rio grande do Sul”. (J. Rezende *apud* Guilhermino César, 1978, p.97).

Com a notícia de reestruturação do porto, o governo uruguaio intensifica suas redes ferroviárias rumo as nossas fronteiras, fazendo o mesmo com a Argentina. Logo, pronto e reinaugurado o porto de Rio Grande, obteve um maior controle fiscal como observamos na mensagem de Borges de Medeiros a Assembléia Legislativa em 1927:

A partir de 1918, com a melhoria do porto do Rio Grande, havia sido invertida a corrente de exportação pela fronteira assim os couros, as madeiras, o sebo e o

charque que notadamente, demandavam os portos platinos via fronteira para exportação, descem, hoje, preferencialmente, ao porto de Rio grande. (GUILHERMINO CÉSAR, 1978, p.95)

Compreendemos que com a reestruturação do porto de Rio Grande, Montevidéu perdeu a demanda de determinados produtos, que agora chegariam primeiro ao nosso Estado. A partir deste ponto, podemos considerar que o tratado de 1918, o qual definiu a construção da ponte, foi aprovado pelo o governo uruguaio, para facilitar suas relações comerciais, obtendo um maior escoamento de seus produtos. Pois, já havia perdido com o porto, tratou inicialmente de expandir sua rede ferroviária em direção à fronteira sulina. Consolidado o tratado, e construída a ponte, este concebeu um ramal férreo fazendo a ligação entre Jaguarão e Rio Branco.

Em seu relatório, em 1927, o Ministro dos negócios Estrangeiros, relatava a importância e a preocupação com a demarcação efetiva das fronteiras e ao comércio exterior, por sua vez a ponte Internacional Barão de Mauá, iria consolidar este interesse com relação ao Uruguai.

Já na introdução do relatório referente a 1927, Otávio Mangabeira ao justificar genericamente as preocupações de sua administração, entre outras registra além da delimitação de fronteira, a utilização mais eficiente do que até então se vinha fazendo, dos representantes do Brasil no exterior com vistas á centralização e divulgação de informações, do interesse para a relações comerciais e ao desenvolvimento econômico do país. (AMADO & CERVO, 1992, p.208)

Nosso estado tentava controlar de todas as formas possíveis o contrabando na fronteira, em 1928, quando Getúlio Vargas assumiu a governo de estado, apoiou o sindicato dos charqueadores, que se encontrava em crise. No entanto, a indústria de base começa a dar seus primeiros passos, tornando-se uma economia forte. Logo, o governo brasileiro avançou tecnicamente neste processo a partir de 1930.

Por fim entendemos que a construção da Ponte Internacional Barão de Mauá, e a via férrea que a atravessa, veio, inicialmente, consolidar os laços de amizade entre Brasil e Uruguai, mas seu propósito maior foi estabelecer definitivamente a nossa influência na fronteira na região platina. Travassos, um dos geopolíticos militares brasileiro, aponta a intenção brasileira com o ramal:

O projeto da via férrea transversal ao feixe das vias uruguaias que da fronteira brasileira convergem sobre Montevidéu. Essa via pretende ligar a colônia de Artigas (Rio Branco) por Treinta y Tres (...) De resto, a orientação geral dessa via férrea, destinada a materializar o eixo da influencia política argentina, inclusive pela roçada dos transportes entre as linhas do feixe da rede uruguiaia. (TRAVASSOS, 1938, p.56)

Mario Travassos estava completamente certo, ao apontar que o ramal férreo, iria proporcionar uma maior influência brasileira no Uruguai, já que a navegação brasileira nessa região estava “limitada ao Rio Negro”<sup>30</sup>. Com a construção da ponte e em seguida da linha férrea, marcamos definitivamente nossa força política e econômica, sendo apontada por Travassos (1938, p. 57) como “o primeiro marco a balizar uma nova jornada para a política sul-americana”.

Seguindo este pensamento, é necessário de se ressaltar, que tanto o Brasil e o Uruguai, tiveram um maior acesso ao território vizinho, o que facilitou o comércio de importação e exportação, já que através da ponte e do ramal, tornou-se o caminho mais próximo entre a capital gaúcha e a uruguaia. Desta forma nosso país conseguiu diminuir a influência argentina, abrindo o caminho para estabelecermos um maior controle sobre o Uruguai.

---

<sup>30</sup> Travassos, 1938, p.56

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao desenvolver este trabalho nos propomos a caracterizar a origem da dívida uruguaia, as mais diferentes propostas concebidas para sua liquidação, ao ponto de chegarmos ao acordo final, com a sua inversão na construção da Ponte Internacional Barão de Mauá, sendo esta, nosso objeto maior de estudo.

Assim nos reportamos no tempo, analisando as questões diplomáticas, para compreender o contexto que resultou no Tratado de 1918, entre o governo brasileiro e uruguaio. Partindo deste ponto, podemos concluir que no processo de constituição da dívida, o Governo Uruguaio encontrava-se economicamente falido e nas mãos do general argentino Manuel de Rosas:

A ruína, como não poderia deixar de ser, chegou depressa também para o governo, para obter dinheiro que escasseava, os dirigentes uruguaio começaram a hipotecando as rendas alfandegárias, depois o próprio prédio da alfândega, em seguida prédios públicos. (CALDEIRA. 2005, p.205)

Nesta completa desgraça que se abatera sobre o governo uruguaio, qualquer tratado com ajuda monetária, seria vantajoso, tanto, que aceitou as condições no Tratado de 1851, onde o governo brasileiro estabeleceu maior posse territorial e fluvial, referente ao país vizinho, ao mesmo tempo em que interveio na economia e política uruguaia.

Ao unir-se a Oribe (Uruguai), Urquiza (Corrientes, província Argentina), a chancelaria brasileira, tratou de constituir uma manobra, para acabar com a força política e econômica de Rosas na região do Prata, sendo então o financiador do governo uruguaio, através de Irineu Evangelista de Souza, que emprestou o capital para fazer a guerra contra Rosas, possibilitando a reestruturação deste país.

Ao longo dos anos, a dívida continuava a crescer, foram inúmeras as tentativas entre os governos do Brasil e do Uruguai, mas devido a vários problemas, como não concordarem com a forma de pagamento, sendo elaborados projetos que não chegavam a ser aceitos pelos representantes dos países. No ano de 1896, as chancelarias deram um passo à frente, ao concordarem com o valor da dívida, estabelecido em 5 mil pesos. Entretanto, devido a algumas exigências de parte da chancelaria brasileira, este tratado não foi ratificado.

As negociações para com a dívida continuaram, mas os governos, não chegavam a um acordo. No entanto, em 1918, os Ministros dos Negócios Estrangeiros, Baltasar Brum e Nilo Peçanha, assinaram o Tratado de 22 de julho de 1918, onde se estabeleceu que a dívida seria resgatada, com a construção da ponte internacional sobre o rio Jaguarão e um Instituto de



Trabalho. A partir deste momento, iniciaram-se os trabalhos, para a execução da obra, sendo criada uma Comissão Mista.

Depois de tantas discussões sobre a forma de liquidar o débito uruguaio, podemos concluir que o Tratado de 1918, foi assinado em um momento de estabilidade econômica, para ambos os países. O Brasil encontrava-se cada vez mais ligado aos EUA, através da exportação de nosso maior produto neste período. Já o Uruguai, devido a Primeira Guerra Mundial, exportava vários produtos para a região européia, o que possibilitou maior receita, tanto para comerciantes como para o governo.

Em meio às negociações para a construção da obra, a Comissão Mista iniciou o projeto para executá-la. Entretanto, as relações entre os representantes dos governos no período de 1920-1923, foram limitadas, devido ao fato de o governo uruguaio, após o fim da I Guerra, entrar em crise financeira, perdendo grande parte de suas exportações. Em 1924, começou uma nova recuperação econômica, onde foi aberto o edital para as licitações.

Em 1927, depois de solucionadas as pendências, o governo Uruguaio, deu início a construção da obra, assumindo sua execução. Devido problemas como: organização, currículo e idioma, o Instituto de Trabalho não foi concretizado, sendo, a quantia destinada para este, foi revertida em estradas de ferro que fizeram a ligação entre Jaguarão e Rio Branco, sendo ligadas a outros ramais, proporcionando o acesso ferroviário para as capitais, gaúcha e uruguaia.

Assim, concluímos que a Ponte Internacional Barão de Mauá, localizada na fronteira entre o Brasil com o Uruguai, foi o resultado de uma estratégia geopolítica do governo brasileiro, em continuar tendo influência nesta região, com isso fortaleceu seus laços de amizade com os uruguaios. Mas, acima de tudo, destacamos a importância da ponte como um elo comercial, pois, através desta, os dois países conseguiram interligar-se com mais facilidade, facilitando o escoamento de seus produtos, com maior rapidez e segurança, possibilitando uma infra-estrutura que garante, atualmente, a integração econômica dos dois países no MERCOSUL.

## REFERÊNCIAS

BECKER, **Geopolítica na virada do milênio: logística e desenvolvimento sustentável**. In: GOMES, P.C.C, CORREIA, R.I, Castro, I. E. (org's). **Geografia: conceito e temas**. Bentrad Brasil. 3ª ed. Rio de Janeiro, 2001).

CALDEIRA, Jorge. **Mauá: Empresário do Império**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CERVO, Amado Luiz; RAPOPORT, Mario (orgs.). **História do Conesul**. Rio de Janeiro; Revan; Brasília: Universidade de Brasília, 1998.

CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. **A política externa brasileira: 1822-1985**. São Paulo: Ática, 1986.

CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. **História da Política Exterior do Brasil**. São Paulo:Ática, 1992.

CLAUDIA, Wasserman. **História da América Latina 1900 - 1930**. Porto Alegre: UFRGS, 1992.

GUILHERMINO, César. **O Contrabando no sul do Brasil**. Caxias do Sul: UCS – EST, 1978.

MAGNOLI. Demétrio. **O que é Geopolítica**. São Paulo: Brasiliense, 1986.

NAHUM, Benjamín. **Breve Historia del Uruguay Independiente**. Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental, 1999.

PENHA, J.O. de Meira. **Política Externa Segurança e Desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Agir, 1967.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: 9º Ed. Mercado Aberto, 2002.

OLIVEIRA, Henrique Altamani. **Política Externa Brasileira**. São Paulo: Saraiva, 2005.

SOARES, Eduardo Alves de Souza. **Ponte Mauá: Uma História**. Porto Alegre: E.A.S.S/ Evangraf, 2005.

TRAVASSOS, Mario. **Projeção Continental do Brasil**. São Paulo: 3º Ed. Continental, 1938.

RECKZIEGEL, Ana Luiza. **A Diplomacia Marginal**. Passo Fundo: UPF. 1999.

Hostdime, Dicionário da Língua

Portuguesa:<http://www.hostdime.com.br/dicionario/legacao.html> (acesso em 20/04/080)

Ministério dos transportes, secretária do executivo. Banco de Informações dos Transportes: Disponível em [http://www.transportes.gov.br/bit/pontes/pt\\_divisa/br116pt\\_jaguarao/GPTJAG\\_UA.HTM](http://www.transportes.gov.br/bit/pontes/pt_divisa/br116pt_jaguarao/GPTJAG_UA.HTM) (Acesso em 27/06/07).

Relações Exteriores Brasileiras 1924-1925 <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u1793/000123.html> (acesso em 12/05 /08).

Arquivo Histórico do Itamaraty (AHI)

Instituto Histórico e Geográfico de Jaguarão. (IHGJ).

Jornal Diário de Notícias. Jaguarão 1918-1930.