

# **COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL**

## **MENSAGEM Nº 341, DE 2001**

*Submete à consideração do Congresso Nacional o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai para a Construção de uma Segunda Ponte sobre o Rio Jaguarão, nas proximidades das Cidades de Jaguarão e Rio Branco, e Recuperação da Atual Ponte Barão de Mauá, celebrado em 21/11/00.*

**Autor: PODER EXECUTIVO**

**Relator: Deputado AIRTON DIPP**

### **I - RELATÓRIO**

O Excelentíssimo Senhor Presidente da República encaminha ao Congresso Nacional a Mensagem nº 341, de 2001, datada de 18 de abril de 2001 (fl. 01 dos autos), acompanhada da Exposição de Motivos nº 00066 DAM-I/DAÍ/MRE PFRO BRAS URUG., do Exmº. Sr. Celso Lafer, Ministro de Estado das Relações Exteriores, assinada eletronicamente em 23 de março (fls. 10 e 11 dos autos), através da qual submete à deliberação parlamentar o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai para a Construção de uma Segunda Ponte sobre o Rio Jaguarão, nas proximidades das cidades de Jaguarão e Rio Branco, e Recuperação da Atual Ponte Barão de Mauá, celebrado em 21/11/00.

Autuada a Mensagem pelo Departamento de Comissões da Câmara dos Deputados, foi, em caráter preliminar, enviada à Comissão Parlamentar Conjunta do Mercosul para parecer prévio, nos termos do inciso I e

§§ 1º e 2º do art. 2º da Resolução nº 1, de 1996, do Congresso Nacional, sendo também distribuída às Comissões de Relações Exteriores e de Defesa Nacional; de Viação e Transportes e de Constituição e Justiça e de Redação.

A Representação Brasileira na Comissão Parlamentar Conjunta do MERCOSUL, deliberando sobre a matéria, aprovou, por unanimidade o relatório do Deputado Nelson Marchezan favorável à aprovação legislativa da Mensagem sob análise, em 18 de setembro do ano em curso.

Os autos estão instruídos segundo as normas pertinentes de processo legislativo, deles constando cópia autenticada e lacrada do instrumento internacional sob nossa análise, fls. 6 a 9 que continuam, todavia, necessitando receber a numeração pertinente à autuação, nas folhas mencionadas.

Adoto, nesta oportunidade, o relatório pertinente à matéria então apresentado pelo Deputado Nelson Marchezan, que consta destes autos, fls. 13 a 17.

O instrumento em pauta compõe-se de um preâmbulo e seis artigos.

No *preâmbulo* os Estados-Partes reportam-se aos antecedentes do presente Acordo, mencionando o disposto no Terceiro Memorando de Entendimento Relativo ao Tratado de Cooperação para o Aproveitamento dos Recursos Naturais e o Desenvolvimento do Bacia da Lagoa Mirim, assim como o Protocolo para o Aproveitamento dos Recursos Hídricos do Trecho Limítrofe do Rio Jaguarão, assinado entre Brasil e Uruguai em 16 de setembro de 1991; reconhecem a necessidade inofismável de construção de uma nova ponte rodoviária sobre o Rio Jaguarão, tanto para o tráfego de passageiros, como de carga; reconhecem a urgência de serem providenciados trabalhos de recuperação da septuagenária Ponte Barão de Mariá, por sua importância histórica e sua função como elemento de ligação para as áreas urbanas das duas cidades fronteiriças.

No *Artigo I*, as Partes tanto se comprometem a iniciar, através das respectivas autoridades competentes e com a brevidade requerida, as ações necessárias pertinentes à construção e exploração de uma segunda ponte sobre o Rio Jaguarão, em regime de concessão de obra pública, como a examinar as questões pertinentes à conservação da Ponte Barão de Mauá, atual

ligação viária entre as duas cidades fronteiriças, assim como a estabelecer um sistema integrado de passo de fronteira, que destine a Ponte Barão de Mauá tão somente ao trânsito de veículos leves.

No *Artigo II*, cria-se uma Comissão Mista Brasileiro-Uruguai de Licitação, da qual passam a fazer parte cinco membros de cada delegação, com representantes dos Ministérios de Transportes e Relações Exteriores de ambos os países, assim como dos governos locais e da Comissão Mista Brasileiro-Uruguai para o Desenvolvimento da Lagoa Mirim, fixando-se o prazo de sessenta dias corridos, contados da entrada em vigor do Acordo, para que cada Parte comunique à outra o nome de seus representantes.

O *Artigo III*, de caráter programático, dispõe que a Comissão Mista Brasileiro-Uruguai de Licitação deverá pautar seus trabalhos pela observância às normas do Tratado de Cooperação para o Aproveitamento dos Recursos Naturais e o Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Mirim, celebrado entre ambas em 07 de julho de 1977, assim como às decisões e acordos relativos ao transporte internacional terrestre firmado entre elas.

O *Artigo IV*, contendo dois parágrafos, estabelece, em cinco alíneas do primeiro parágrafo, as competências da Comissão:

- a) reunir antecedentes para a elaboração dos Termos de Referência pertinentes aos aspectos físicos, ambientais, econômicos, financeiros e legais do empreendimento;
- b) preparar documentação necessária à licitação pública das obras pertinentes às duas pontes;
- c) supervisionar a execução das obras em todas as fases;
- d) fixar as condições a serem cumpridas por quem vier a ser o concessionário da obra;
- e) Acompanhar e supervisionar a manutenção, operação e exploração da nova ponte durante o primeiro ano de vigência da exploração da concessão.

No parágrafo seguinte desse artigo, concede-se à Comissão Mista *plenos poderes* para solicitar assistência técnica (a outros órgãos, supõe-se) e toda a informação que a Comissão *julgar necessário obter para o bom exercício das suas funções*.

O Artigo V dispõe, em quatro parágrafos, sobre o financiamento da segunda ponte.

No parágrafo primeiro, dispõe-se que as Partes, em montantes idênticos, providenciarão um aporte de 50% do valor da obra, devendo o licitante vencedor providenciar o restante dos recursos.

No segundo parágrafo, ressalva-se que os custos referentes às eventuais desapropriações em cada território nacional serão de responsabilidade da parte respectiva, segundo as condições que vierem a ser acordadas internamente com os governos locais e, no terceiro, especifica-se que cada uma das Partes deverá arcar com suas respectivas despesas de representação na Comissão Mista.

No quarto e último parágrafo, especifica-se que o consórcio vencedor da licitação para essa concessão de serviço público deverá arcar com os custos pertinentes aos estudos e projetos relativos à construção da nova ponte, assim como os referentes às obras complementares e acessos, bem como os referentes à recuperação da Ponte Barão de Mauá.

O Artigo VI contém as disposições finais de praxe em atos internacionais congêneres: procedimentos formais a serem observados para a entrada em vigor do Acordo e possibilidade de denúncia do instrumento.

É o relatório.

## II – VOTO DO RELATOR

O Acordo sob análise, conforme informa a Exposição de Motivos, “visa a atender a necessidade de construção de uma segunda ponte sobre o Rio Jaguarão, entre as cidades de Jaguarão, no Brasil, e de Rio Branco, no Uruguai, para o escoamento do tráfego internacional de passageiros e de carga”. Tem, ainda, o objetivo de dotar “a atual Ponte Barão de Mauá, de reconhecido valor histórico-arquitetônico, da segurança necessária ao trânsito local de veículos leves entre as duas cidades”, devendo as duas pontes “formar um sistema integrado de passo de fronteira.”

Destina-se, assim, o instrumento a estabelecer um

compromisso entre as Partes para iniciar o mais brevemente possível as ações referentes à exploração, “*em regime de concessão de obra pública e sem garantia de trânsito mínimo, da segunda ponte sobre o rio Jaguarão, no Brasil, e de Rio Branco, no Uruguai.*”

Menciona, ademais, o Ministro, no item 3 de sua Exposição de Motivos, a criação de uma Comissão Mista Brasileiro-Uruguai de Licitação, sua composição e responsabilidades.

Refere-se, ainda, no item 4 do documento, aos aspectos atinentes aos investimentos necessários ao empreendimento e conclui asseverando que o Acordo em pauta certamente constituirá valioso instrumento “*para dotar a fronteira do Brasil com o Uruguai de sistema integrado de passo de fronteira, que, ao se conjugar com a malha viária existente, muito contribuirá para o aperfeiçoamento da integração física entre os dois países, no âmbito da integração regional.*”

É indiscutível a necessidade de ser atualizada, no extremo sul do Brasil, a ligação viária existente entre as duas cidades mencionadas, Jaguarão e Rio Branco, tanto providenciando-se um sistema integrado de passo de fronteira, com a viabilização de uma nova ponte que funcione em coordenação com a primeira, quanto tomando-se as providências necessárias à restauração da ponte original, como salientou a Representação Brasileira na Comissão Parlamentar Conjunta do Mercosul.

É, essa, forma de facilitar a interação já existente naquela região entre brasileiros e uruguaios, reforçando os elos sócio-culturais existentes.

Talvez, caiba, apenas, como ilustração adicional, aduzir algumas considerações referentes ao histórico do empreendimento, fornecidas pelo Ministério dos Transportes.

Esta ponte sobre o Rio Jaguarão entre Brasil e Uruguai foi construída entre 1927 e 1930 em consequência de um tratado firmado em 1918 entre os dois países, sendo a obra de maior porte construída até então, quer pelo Brasil, quer pelo Uruguai.

Em 1825 o Uruguai foi incorporado ao Brasil com o nome de Província Cisplatina. Porém os denominados Trinta e Três Orientais, conduzidos por Lavalleja, proclamaram a independência e dois anos depois expulsavam do território as forças expedicionárias brasileiras. Um ano depois, por

influência do Ministro da Inglaterra concordaram em reconhecer a República Oriental do Uruguai que teve sua Constituição aprovada em 1830. Restou, entretanto, uma dívida pouco maior do que 5 milhões de pesos – em favor do Brasil.

Nunca se pensou efetivamente, no Brasil, em cobrar essa dívida. Todavia, em 22 de julho de 1918, firmou-se um tratado que fixou o seu valor oficial e estipulou-se, no instrumento, que o pagamento uruguai seria feito indiretamente mediante a construção de uma ponte internacional sobre o Rio Jaguarão e a organização de um Instituto do Trabalho. O Uruguai, assim, também seria beneficiado, facilitando-se o escoamento dos produtos de ambos os países.

A criação do referido Instituto sofreu diversas alterações e chegou-se à conclusão de que não poderia funcionar satisfatoriamente na dependência de dois governos. Resolveu-se então dar outro destino à soma reservada para aquela finalidade. Creditou-se a parcela necessária às obras de prolongamento da Estrada de Ferro que parava em Passo de Barbosa a 60 km da fronteira, cuja execução foi confiada ao Cel. Júlio Caetano Horta Barbosa. Do lado uruguai, ligar-se-ia a estação de Treinta y Tres, distante 120 km da fronteira, até a cidade e Rio Branco.

Como consequência, essa dívida uruguai contribuiu para a aproximação comercial dos dois países, através da integração de suas redes ferroviárias e proporcionou meios de intensificar intercâmbio das respectivas representações oficiais.

Para que a obra pudesse ser posta em concorrência, foram criadas, em 1919, duas comissões internacionais dependentes dos Ministérios das Relações Exteriores dos dois países. De parte do Brasil, foram escolhidos o Marechal Gabriel Pereira de Souza Botafogo, o Major Engº José Ribeiro Gomes e o Capitão Engº José Vicente de Araújo e Silva. Da parte do Uruguai foram nomeados os Engenheiros Virgilio Sampognaro e Quinto Bonomi.

As duas comissões definiram o eixo da ponte, fizeram o anteprojeto e abriram concorrência para a execução. A mesma comissão julgou as propostas apresentadas até o fim de 1926.

A firma brasileira E. Kemnitz & Cia. foi a vencedora da concorrência, sendo o valor fixado em libras esterlinas. O contrato foi assinado

em 21 de março de 1927.

O Ministério de Obras Públicas do Uruguai ficou com incumbência de dirigir a construção e nomeou para seu diretor o Engº. Quinto Bonomi e como o ajudante o Engº. Roque Aita. Por outro lado, o Ministério das Relações Exteriores do Brasil nomeou como representante para efeito de acompanhamento dos trabalhos o Engº. M. J. Moreira Fisher a quem se deve grande parte da divulgação técnica da obra.

A firma empreiteira comprometeu-se a realizar a construção no prazo de 18 meses. Entretanto, divergências entre os dados do projeto oficial e o terreno encontrado ocasionaram demoras e a obra só pôde ser concluída em 44 meses. A obra foi oficialmente recebida em 14 de novembro de 1930 e inaugurada a 20 do mesmo mês.

A relevância, hoje, dos aspectos econômicos da construção de uma nova ponte e importância histórico-turística da manutenção adequada da Ponte Barão de Mauá já foi ressaltado e dispensa maiores comentários, uma vez que todo incentivo deve ser dado a mecanismos de intercâmbio “que possam fortalecer o nosso bravo, mas por vezes combalido MERCOSUL, especialmente em face da aproximação célere e, talvez, voraz da Aliança de Livre Comércio das Américas – ALCA”, conforme enfatizou o relator anterior, com quem muito mais fácil será negociar, se, no Sul das Américas, soubermos reforçar os laços já existentes e criar novos, consolidando as parcerias regionais “como premissa de maior independência negocial e melhor contraponto às pretensões das nações economicamente dominantes do Norte”.

VOTO, pois, a favor da aprovação, pelo Congresso Nacional, do texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai para a Construção de uma Segunda Ponte sobre o Rio Jaguarão, nas proximidades das cidades de Jaguarão e Rio Branco, e Recuperação da Atual Ponte Barão de Mauá, celebrado em 21/11/00, nos termos do Projeto de Decreto Legislativo em anexo.

Sala da Comissão, em 29 de novembro de 2001.

**Deputado AIRTON DIPP  
Relator**

## **COMISSÃO DE RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL**

### **PROJETO DE DECRETOLEGISLATIVO Nº , DE 2001 (MENSAGEM Nº 341, DE 2001)**

*Aprova o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai para a Construção de uma Segunda Ponte sobre o Rio Jaguarão, nas proximidades das Cidades de Jaguarão e Rio Branco, e Recuperação da Atual Ponte Barão de Mauá, celebrado em 21/11/00.*

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica aprovado o texto do Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguai para a Construção de uma Segunda Ponte sobre o Rio Jaguarão, nas proximidades das Cidades de Jaguarão e Rio Branco, e Recuperação da Atual Ponte Barão de Mauá, celebrado em 21/11/00.

Parágrafo único. Ficam sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido Acordo, bem como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do inciso I do art. 49 da Constituição Federal, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este decreto legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 29 de novembro de 2001.

**Deputado AIRTON DIPP**