



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

**PONTE ENTRE URUGUAIANA – PASO DE LOS LIBRES: panorama das
especificidades de sua construção**

LILIANA SOFIA DADUCH

Brasília, setembro de 2024



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

Liliana Sofia Daduch

**PONTE ENTRE URUGUAIANA – PASO DE LOS LIBRES: panorama das
especificidades de sua construção**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentada ao Departamento de História, do Instituto de Ciências Humanas, da Universidade de Brasília como requisito parcial para a obtenção do grau de Licenciado em História, sob a orientação da Profa. Dra. Albene Miriam Menezes Klemi.

Brasília, setembro de 2024.

CIP - Catalogação na Publicação

DD121p Daduch, Liliana Sofia.
Ponte entre Uruguaiana - Paso de Los Libres: panorama das especificidades de sua construção / Liliana Sofia Daduch; orientador Albene Miriam Menezes Klemi. -- Brasília, 2024.
36 p.

Monografia (Graduação - História) -- Universidade de Brasília, 2024.

1. Ponte Uruguaiana - Paso de los Libres. 2. Protocolos. 3. Construção. 4. Integração. 5. Brasil e Argentina. I. Klemi, Albene Miriam Menezes, orient. II. Título.

PONTE ENTRE URUGUAIANA – PASO DE LOS LIBRES:

panorama das especificidades de sua construção

Liliana Sofia Daduch

Artigo deferido e aprovado para obtenção de grau de Licenciada em História.

Brasília, 16 de setembro de 2024

Banca examinadora:

Prof.a Dra. Albene Miriam Menezes Klemi

Universidade de Brasília/ UnB

Orientadora

Prof.^a Dr.^a Paula Franco – membro externo

Prof. Dr. Kelerson Semerene Costa

ICH/ Universidade de Brasília/ UnB

Dedicatória

Para minhas avós, Susana e Ângela. E para minha mãe, Monica.

Agradecimentos

Escrever os agradecimentos significa que o restante do trabalho já foi concluído e que agora o que resta é a gratidão. Gratidão por ter terminado e chegado até aqui, gratidão por aqueles que acompanharam esse processo desde o começo e gratidão por quem chegou para dar aquele gás final.

Nesse momento de gratidão, a primeira pessoa que me vem a mente é a minha mãe, Mônica. Mãe, falar que esse trabalho não teria sido possível sem você parece pouco, afinal você foi, e é minha força diária. E porque se não fosse pelo seu “Liliana e o TCC?” e eu resmungando, por achar chato você continuar cobrando, mas no fundo agradecendo porque no final me fazia ir fazer. Obrigada mãe.

Meus irmãos também não poderiam ficar de fora. Gabi, obrigada por aceitar ser minha revisora e dedicar seu tempo a este trabalho. Lele, obrigada pelos cafés no meio da tarde. Manas, obrigada por sempre estarem presentes. Ao meu irmão Nicolas, que com suas palavras me ajudou a acreditar que eu era sim capaz de terminar.

Aos meus tios e tias, Susy, Valle, Ale, Roberto, Fernando e Mario. Em especial a minha tia Susy, por ter cedido seu tempo e traduzido para o inglês. E a o meu tio Mario, que me ajudou onde encontrar informações sobre a ponte no lado argentino.

O processo de construção do TCC, pra mim, durou dois anos. Nesse tempo, pude contar com o apoio da família que escolhi, meus amigos e amigas. Babi e Gio, vocês são incondicionais, obrigada por todas as vezes que vocês cederam a casa de vocês para que eu pudesse escrever, por todas as conversas, obrigada por serem família e estarem sempre presentes. Mari, Ana e Ju, obrigada por sempre estarem torcendo por mim, sempre me lembrando que eu era capaz. Sam, obrigada por no meio da loucura, ter tirado um tempinho pra ler o meu trabalho e obrigada por ter feito parte do meu crescimento na UnB, juntas desde o primeiro semestre. Danilo, Icaro e Amanda, obrigada por sempre me escutarem e por todo apoio emocional que me deram. Alice e Ligia, amigas que fiz no final, mas vocês foram essenciais nesse processo, foram o gás e o apoio quando precisei. E minha imensa gratidão a Aretha, minha amiga que é alma gêmea, amiga, obrigada por estar disponível quando mais precisei.

Queria agradecer também a duas pessoas especiais e que foram essenciais nesse processo. Minha antiga psicóloga, Luanna, obrigada por ter me escutado nas várias sessões onde eu chorava porque não conseguia escrever. Sua ajuda foi mais que essencial e foi o que fez eu desbloquear o medo e conseguir escrever, muito obrigada! E quero agradecer ao meu antigo orientador, que juntos chegamos a esse tema, Doratioto, obrigada por entender quem eu era, isso foi essencial para chegar nesse tema que eu tanto amo. Obrigada pelos cafezinhos e conversas. Obrigada pelos elogios e por acreditar academicamente em mim.

Por último, mas não menos importante, minha querida prof. Albene. Que assumiu o desafio de me orientar já no final desse processo. Prof, seu carinho, sua paciência, sua empatia e sua acolhida foram primordiais para que eu conseguisse terminar. Obrigada por também acreditar em mim, obrigada por tanto.

E minha eterna gratidão a Universidade de Brasília, que me acolheu nesses oito anos de graduação. Entre idas e vindas, aqui estou, me despedindo de você. Obrigada por ter sido esse espaço de crescimento pessoal e acadêmico. Os melhores anos passei aqui. Gratidão.

“Coexistir tem sido historicamente, uma necessidade e um desafio para os povos. Em nosso século a aventura de coexistir não é nem mais fácil nem mais difícil do que antes.

É simplesmente mais complexo.”

Felix Peña e Celso Lafer (1973)

RESUMO

Este artigo tem por objetivo geral analisar a construção da ponte binacional entre o Brasil e a Argentina, Uruguaiana – Paso de los Libres (1934 – 1947), ou como é denominada oficialmente, Ponte Internacional Getúlio Vargas-Agustin Pedro Justo, popularmente conhecida como Ponte Internacional Justo – Vargas. De forma específica, foram analisadas informações técnicas sobre a construção da ponte, a partir de protocolos e acordos assinados. Ainda foi apresentada a política externa entre ambos os países nesse período. A ponte consistiu em um desdobramento de visitas realizadas por autoridades durante os anos de 1933 e 1942 e de acordos assinados, constituindo assim uma materialização da integração comercial e econômica. Este artigo destaca a relevância da integração regional por meio de uma infraestrutura física. Notou-se que o impacto da ponte de Uruguaiana nas relações entre Brasil e Argentina foi significativo, entretanto, este artigo apresenta como as relações entre os países sul-americanos não se iniciaram na inauguração da ponte e sim durante seu processo de instauração. A ponte foi construída como uma maneira de estreitar as relações exteriores, particularmente nos aspectos políticos, comerciais e turísticos entre Brasil e Argentina.

Palavras-chave: Brasil; Argentina; Integração; Ponte Uruguaiana – Paso de los Libres; Protocolos; Construção.

RESUMEN

El objetivo general de este artículo es analizar la construcción del puente binacional entre Brasil y Argentina, Uruguaiana - Paso de los Libres (1934 - 1947), o como se denomina oficialmente, Puente Internacional Getúlio Vargas-Agustin Pedro Justo, popularmente conocido como Puente Internacional Justo - Vargas. En concreto, se analizó la información técnica sobre la construcción del puente, a partir de los protocolos y acuerdos firmados. También se analizó la política exterior entre ambos países durante este periodo. El puente fue el resultado de las visitas realizadas por las autoridades en 1933 y 1942 y de los acuerdos firmados, materializando así la integración comercial y económica. Este artículo destaca la importancia de la integración regional a través de infraestructuras físicas. Se señaló que el impacto del puente Uruguaiana en las relaciones entre Brasil y Argentina fue significativo, sin embargo, este artículo muestra cómo las relaciones entre los países sudamericanos no comenzaron cuando se inauguró el puente, sino durante su establecimiento. El puente se construyó como una forma de fortalecer las relaciones exteriores, especialmente en los aspectos político, comercial y turístico entre Brasil y Argentina.

Palabras clave: Brasil; Argentina; Integración; Puente Uruguayana – Paso de los Libres; Protocolos; Construcción.

ABSTRACT

The general aim of this article is to analyze the construction of the binational bridge between Brazil and Argentina, Uruguaiana - Paso de los Libres (1934 - 1947), or as it is officially called, the Getúlio Vargas-Agustin Pedro Justo International Bridge, popularly known as the Justo - Vargas International Bridge. Specifically, technical information on

the construction of the bridge was analyzed, based on the protocols and agreements signed. Foreign policy between the two countries during this period was also presented. The bridge was the result of visits made by authorities in 1933 and 1942 and agreements signed, thus materializing commercial and economic integration. This article highlights the importance of regional integration through physical infrastructure. It was noted that the impact of the Uruguiana bridge on relations between Brazil and Argentina was significant, however, this article shows how relations between the South American countries did not begin when the bridge was inaugurated, but during its establishment. The bridge was built as a way of strengthening foreign relations, particularly in the political, commercial and tourist aspects between Brazil and Argentina.

Key words: Brasil; Argentina; Integration; Uruguiana – Paso de los Libres Bridge; Protocols; Construction

**PONTE ENTRE URUGUAIANA – PASO DE LOS LIBRES: panorama das
especificidades de sua construção**

Sumário

INTRODUÇÃO.....	7
I. RELAÇÕES BRASIL - ARGENTINA: ALGUNS ASPECTOS	9
II. CAMINHOS QUE LEVARAM À CONSTRUÇÃO DA PONTE.	14
III. A CONSTRUÇÃO DA PONTE.	17
IV. REFLEXOS DA CONSTRUÇÃO DA PONTE NAS RELAÇÕES DIPLOMÁTICAS BRASIL-ARGENTINA	19
CONSIDERAÇÕES FINAIS	25
REFERÊNCIAS.....	26
DECLARAÇÃO DE AUTENTICIDADE	31

INTRODUÇÃO

O ponto de partida para o presente trabalho foi uma reflexão proposta pelo professor Carlos Eduardo Vidigal em uma disciplina, na qual ele nos perguntou se a integração de dois países é natural. De início, minha resposta imediata foi “sim”. Entretanto, no decorrer da aula e da disciplina, identifiquei que essas integrações possuem suas complexidades e nuances e que, “natural”, não seria uma definição ideal. Por meio da pesquisa, percebi que existem bastidores e escolhas, políticas ou não, que atravessam os processos de integração. É nesse contexto que surge o ímpeto de investigar e realizar uma revisão bibliográfica sobre a construção da Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín P. Justo.

As relações entre Brasil e Argentina historicamente conhecem períodos de instabilidade com avanços na direção à fase de estabilidade, permeados por ciclos de busca de cooperação ou predominância de rivalidades. Mas sob quaisquer dessas perspectivas, elas constituem um dos principais núcleos das relações internacionais na América do Sul e, por suposto, das Américas (Candeas, 2005; Vidigal, 2009).

Por conseguinte, é possível afirmar que a relação entre Brasil e Argentina é marcada por políticas de encontros e desencontros (Saraiva, 2012), sendo que na década de 1930, as políticas de encontros foram acentuadas, buscando estreitar relações comerciais. Pois pressupunha-se que uma aliança estratégica entre ambos os países, constituiria o motor da integração regional na América do Sul (Granato, 2012). Nessa direção, a hipótese deste trabalho é a de que a construção da Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín P. Justo consistiu em um evento relevante não apenas para integrar os países fisicamente, como para estreitar suas relações comerciais, econômicas e diplomáticas. Analisar a construção da ponte mencionada consiste em exercício relevante na medida em que esta foi a primeira ponte construída entre dois países vizinhos que por algum tempo foram considerados potências econômicas da América do Sul. A análise do empreendimento ainda possibilita melhor compreensão do processo de formação das políticas externas entre Brasil e Argentina na década de 1930 e 1940, recorte temporal deste trabalho. Além disso, há certa incipiência de informações sobre a construção no campo historiográfico brasileiro, sendo que este trabalho pode abrir portas para novas pesquisas a partir de outros ângulos que contribuam para a análise das relações comerciais, econômicas e diplomáticas entre Brasil e Argentina.

A Ponte Internacional Getúlio Vargas – Agustín P. Justo, localizada na fronteira entre Brasil e Argentina, ligando as cidades de Uruguaiana e Paso de los Libres, teve sua construção iniciada em 1942. Apesar de concluída em 1945, a ponte foi inaugurada apenas em 1947. O protocolo para sua construção foi assinado ainda em 1934.

A concretização do projeto da ponte em epígrafe, dá-se em um período no qual ocorram visitas presidenciais recíprocas, Justo visitou o Brasil em 1933 e Vargas retribuiu a cortesia em 1935¹. Quando dessas visitas, foram firmados acordos e convênios bilaterais nas searas econômica, política e cultural posteriormente ratificados pelos respectivos governos² e que entrelaçaram os dois países para além dos costumeiros atritos econômicos e políticos, sendo considerados “um divisor de águas nas relações argentino-brasileiras” (Santos, 2009, p. 355), vindo esse período a ser importante momento de aproximação entre os dois países. Entre as visitas presidenciais realizadas, a assinatura do acordo, a construção e a inauguração da ponte (1933 – 1947), a Argentina teve sete presidentes e o Brasil, três. Em quatorze anos, ocorreram inúmeras transformações tanto internamente quanto entre esses dois países. Desde a crise econômica de 1929 até a Segunda Guerra Mundial, fatores externos exerceram uma influência significativa sobre a economia e o desenvolvimento dessas nações. Nesse contexto de mudanças, as fronteiras, sejam elas físicas ou conceituais no imaginário popular, desempenharam um papel crucial na definição das políticas exteriores entre os dois países.

Nessa direção, um dos objetivos da pesquisa foi compreender como a construção da ponte influenciou as relações entre Brasil e Argentina e a integração desses países, além de analisar como a ponte interferiu no comércio e na economia interna de cada país. Para alcançar os objetivos propostos foi realizada análise documental de tratados, protocolos, notas reversais, discursos políticos e jornais. Uma revisão bibliográfica de trabalhos relacionados ao tema foi essencial para a construção deste trabalho. Os trabalhos de autores como Moniz Bandeira, Miriam Saraiva, Leonardo Granato e outros, consistiram em respaldo teórico para a pesquisa.

Este artigo está dividido em três partes. Na primeira parte apresento alguns aspectos gerais das relações Brasil e Argentina, buscando entender o que pode ter levado a

¹ A visita de Vargas foi a segunda na era republicana, antes somente Campos Sales havia visitado oficialmente a Argentina, em outubro de 1900, em retribuição a visita do presidente Roca ao Brasil, em agosto de 1899.

² Ilustrativamente citam-se: o Tratado de Comércio e Navegação, firmado em Buenos Aires em 1940 e ratificado pelo Brasil em dezembro de 1941 (Decreto N. 8.370, de 11/12/1941); Convênio entre o Brasil e a Argentina para o fomento do Turismo, de 10/10/1933 (ratificado pelo Brasil pelo Decreto n. 24.393, de 13/6/1934); e o Convênio para o Fomento de Intercâmbio e Estudantes.

construção da ponte. Na segunda parte, o objetivo é compreender os caminhos que levaram a construção da ponte, todos os acordos assinados, visitas feitas e como a ponte resultou disso. Finalmente, a terceira parte aborda a construção da ponte em si e as relações Brasil e Argentina durante a construção da ponte. Em seguida apresento as considerações finais.

I. RELAÇÕES BRASIL - ARGENTINA: ALGUNS ASPECTOS

Os primórdios das relações entre os dois países vizinhos remontam ao período colonial e tem como um de seus destaques as questões relativas à demarcação territorial sob as perspectivas dos paradigmas fronteira e limites. A disputa por espaço territorial envolvia as respectivas metrópoles, Portugal e Espanha, no contorno de suas colônias localizadas em parte do Cone Sul do que viria a ser a América do Sul. Em cena estava a ocupação do território, a colonização e o processo de configuração das fronteiras.

Conforme observado por Resende (2016), a fronteira é uma construção humana e um elemento histórico que, desde tempos remotos, tem sido utilizado como um marcador de limites. Inicialmente, servia como o limite entre civilizações e, posteriormente, ao longo da história, tornou-se o divisor entre nações. Ferrari observa que,

Embora em anos recentes a noção de fronteira tenha sido associada ao limite político-territorial, os termos – fronteira e limite – não guardam o mesmo sentido, pois, como qualquer outro conceito, o de fronteira também sofreu modificações e incorporou novos elementos ao longo do tempo, pelo próprio avançar das sociedades, pelo desenvolvimento de novas técnicas de produção e pelas próprias mudanças políticas, econômicas e culturais. (2014, p. 2)

Ferrari destaca que, embora atualmente as palavras "fronteira" e "limite" estejam frequentemente associadas, historicamente elas possuíam significados distintos. O termo "limite" era empregado para demarcar territorialmente, indicando "de tal lugar até tal lugar é minha civilização, e a partir daqui é a sua". Ultrapassar esse limite era considerado uma invasão. Podemos interpretar, no contexto das relações exteriores, que o limite representava a extensão até onde uma civilização podia expandir-se sem infringir territórios alheios.

Argentina e Brasil tornaram-se independentes em 1810 e 1822, respectivamente. Segundo Candeas “A história dos laços bilaterais revela que as relações se iniciam sob o signo da instabilidade no século XIX” (Candeas, 2005, p. 2). A aludida instabilidade circunscreve-se em um contexto marcado, dentre outras variáveis, por guerras travadas entre os dois países, nominalmente, Guerra da Cisplatina, 1825-1828 (Winter, 2022) e

Guerra do Prata, 1851-1852; e guerra contra terceiro – a Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870), formada por esses dois países em conjunto com o Uruguai contra o Paraguai (Doratioto, 2022).

Para além dos episódios belicosos, o que se estava processando nessa quadra era o expansionismo brasileiro e a formação dos Estados na Bacia do Prata (Bandeira, 1995). A Argentina, até o Pacto de San José de Flores³, celebrado entre a Confederação Argentina e o Estado de Buenos Aires (10/10/1859), de alguma forma e com certo exagero, como pontua Bandeira, (1995), não era ainda um país, mas dois, a Confederação e o Estado de Buenos Aires. Todavia, novo confronto entre esses dois entes eclodiu em 1860. Vitoriosa a Confederação sob Bartolomé Mitre, em 1861, deu-se então, definitivamente, a união da República Argentina. Em sequência, a conjuntura do pós-guerra da Tríplice Aliança registra uma situação na qual observa-se “pela primeira vez desde o fim da colonização, um real equilíbrio de poder na Bacia do Prata.” (Bandeira, 1995, p. 215). Por sinal, sob a primazia de uma Argentina unida.

Quanto à relação bilateral argentino-brasileira no final do século XIX, observa-se a continuidade de uma conjuntura de instabilidade. Todavia, segundo Candeas (2005), de 1898 até 1961 registra-se uma fase de instabilidade, mas com busca de cooperação. É no início dessa fase, em 1898, que os dois países assinaram um tratado definitivo que delimitou as fronteiras de cada um. Esse documento, firmado no Rio de Janeiro, baseou-se no Laudo Arbitral do Presidente Cleveland. O tratado, era um meio amigável e oficial de estabelecer e delimitar as fronteiras entre Brasil e Argentina. Ainda importa assinalar que o período de construção da ponte entre Uruguaiana e Passo de los Libres insere-se na fase denominada por Candeas de instabilidade e busca de cooperação nas relações bilaterais Brasil-Argentina. Por suposto, enquadrando-se essa iniciativa no âmbito da aproximação colaborativa.

Na fase de instabilidade e busca de cooperação das relações bilaterais, no período que vai do final do século XIX até 1930, predominava tanto no Brasil quanto na Argentina, a economia agroexportadora, com o poder civil dominado por oligarquias ligadas a este setor. Esse modelo econômico era dependente do mercado externo, especialmente dos Estados Unidos (EUA) e da Europa. O principal desafio desse modelo consistia em certa vulnerabilidade advinda da relação de dependência, tornando os países suscetíveis ao impacto das flutuações econômicas de nações estrangeiras. Com a eclosão

³ Este acordo também é conhecido como Pacto da União Nacional.

da Crise de Econômica de 1929, os países mais afetados foram aqueles que dependiam das importações dos EUA, incluindo parte relevante dos países latino-americanos, que sofreram severas consequências econômicas e sociais. Desde o período Pós-Primeira Guerra Mundial e devido à crise de 1929/30, as economias brasileira e argentina foram impactadas de forma significativa, evidenciando a necessidade de reinvenção do modelo. Notou-se a necessidade de desenvolver estratégias para reduzir a vulnerabilidade a futuras crises e garantir maior estabilidade econômica. A crise nos países importadores serviu como um importante catalisador para o desenvolvimento industrial dessas nações. Embora de forma gradual, caminhos em direção à industrialização começaram a ser traçados, evidenciando a necessidade de diversificação econômica e a busca por maior autonomia produtiva (Bandeira, 1987; Colin, 2009).

No Brasil, ocorreu a chamada Revolução de 1930, liderada por Getúlio Vargas, que buscou conciliar as necessidades da elite agropecuária e o crescimento da indústria. Entretanto, na Argentina o cenário foi distinto, como afirma Bandeira:

A Argentina, porém, não resolveu a antinomia entre a agropecuária e a indústria, porque nem a primeira perdeu a importância para a economia do País nem a segunda conseguiu consolidar uma base sobre a qual seu crescimento se autossustentasse (1987, p. 17).

Assim, no que tange a esse processo, a distinção entre Brasil e Argentina reside no fato de que o Brasil obteve resultados profícuos ao conciliar as demandas advindas tanto da elite agropecuária como da indústria. O impulso em direção ao crescimento intensificou-se com Vargas e se manteve pelos sucessivos presidentes brasileiros. Enquanto a agropecuária continuava desempenhando um papel fundamental, houve um esforço para encontrar um equilíbrio no qual a industrialização se tornasse parte integrante da agenda política e econômica. O principal objetivo era garantir que o Brasil pudesse se sustentar de forma autônoma e que, em caso de futuras crises ou conflitos, o país não sofresse danos tão severos. Embora a Argentina tenha iniciado um processo de industrialização, seu avanço não obteve resultados significativos como era esperado. O Brasil, por outro lado, consolidou seu crescimento industrial.

Bandeira aponta que um dos motivos para a não consolidação da indústria argentina foi a ausência de interesse por parte do Estado em promover tal desenvolvimento, e pondera: a “Sociedade Rural Argentina, como órgão representativo da oligarquia latifundiária, influenciou decisivamente, na composição de todos os governos, entre 1910 e

1943. Não havia, por conseguinte, maior interesse do Estado na industrialização.” (Bandeira, 1987, p. 17).

A motivação para tanto, sem dúvida, deixa-se em parte explicar pela integração da economia argentina com o mercado europeu, em especial com a Grã-Bretanha, e a baixa densidade da complementaridade desta com a dos Estados Unidos. Em contrapartida, a economia brasileira tinha um maior grau de interação com o mercado estadunidense.

Em relação as proximidades do Brasil e da Argentina com as mencionadas potências, Bandeira observa:

Os vínculos de dependência econômica e comercial, que a Argentina e o Brasil estabeleceram com potências diferentes e rivais – Grã-Bretanha e EUA – sempre influenciaram, de um modo ou de outro, as relações bilaterais entre aqueles dois maiores países da América do Sul. (Bandeira, 1993, p.25)

Aqui sinaliza-se para a crescente liderança estadunidense no continente, com os EUA promovendo seu expansionismo militar, econômico e político ao longo do século XX em relação às nações latino-americanas, vetor este impulsionado pelo panamericanismo originário da Doutrina Monroe (1823)⁴; à qual a Argentina nutria aversão, como observa Bandeira:

Ao lema da Doutrina Monroe - a América para os americanos - a Argentina então contrapôs o de – a América para a humanidade. E continuou a chocar-se com os EUA, nas demais conferências panamericanas, que se realizaram a partir daquele ano [1889]. (1987, p. 19).

Essa famosa frase⁵, “a América para a humanidade”, de Roque Sáenz Peña, pronunciada na Primeira Conferência dos Estados Americanos (1889-1890) sinaliza, também, que havia uma disputa acentuada entre os dois países pelo domínio do continente. Essa rivalidade entre Argentina e EUA fez crescer na Argentina a necessidade de unir-se ao Brasil. Aspecto que influenciou a criação de pactos e acordos comerciais nos quais o objetivo era que os países se favorecessem mutuamente. Contribuiu para tanto, o fato de apesar das diferenças nas abordagens econômicas adotadas em relação às potências aludidas, as economias dos dois países se complementavam mais do que entravam em conflito por mercados internacionais. Ademais, como aponta Bandeira, isto

⁴ As origens do conceito de Pan-americanismo remontam à mensagem de 2 de dezembro de 1823, do Presidente James Monroe (1817-1825), lida ao Congresso durante o discurso anual do Estado da União. Nela, Monroe anuncia a oposição estadunidense à colonização e à intervenção europeia no continente americano.

⁵ A frase foi proferida pelo delegado argentino Roque Sáenz Peña na Primeira Conferência dos Estados Americanos (1889-1890), realizado em Washington.

se deu em decorrência, ainda, da proximidade geográfica entre os países, sendo este um aspecto que “estimulou de tal modo o intercâmbio comercial que o Brasil se converteu em um dos maiores clientes da Argentina” (1993, p. 25).

Explicitar, ainda que de forma breve, como se deram parte das relações exteriores do Brasil e Argentina com outros países tornou-se profícuo para apresentar as condições e situação econômica e diplomática dos dois países no período em que se optou por elevar a Ponte de Uruguaiana – Paso de Los Libres.

A decisão para a construção da ponte emerge do comércio bilateral e da necessidade de facilitar o intercâmbio comercial (Bandeira, 1995; Saraiva, 2012). O Brasil exportava para a Argentina commodities como café, tabaco e erva-mate, enquanto a Argentina exportava para o Brasil cereais e farinha de trigo. Tal intercâmbio comercial promoveu uma relação de cooperação econômica entre os dois países impulsionando a formação de acordos comerciais.

No entanto, naquele contexto, o transporte entre o Brasil e a Argentina era realizado principalmente por via fluvial. Essa modalidade de locomoção dependia das variações do rio, tornando o traslado incerto. Durante períodos de estiagem, o nível do rio diminuía, o que levava os barcos a atracarem antes de alcançarem a margem. Essa condição dificultava a travessia entre os dois países, impactando as operações de exportação e importação.

Tal questão, assim como outras mencionadas, impulsionou a assinatura de diversos acordos e protocolos durante o início dos anos 1930. O período Vargas-Justo, que leva esse nome por conta dos presidentes da época, no Brasil, Getúlio Vargas e na Argentina, Agustín Justo, foi marcado pela estreita proximidade nas relações externas, sendo uma época de boa vizinhança (Bandeira, 1987). Foi durante esse período que se firmou o protocolo para a construção da Ponte de Uruguaiana, a primeira ponte internacional que conecta o Brasil e a Argentina.

Assim, a elevação da ponte, nesse contexto, tinha como objetivo facilitar as relações comerciais e, conseqüentemente, reduzir os custos com transporte e travessia, aproveitando a proximidade entre os países, como já apontado por Bandeira (1995) e Saraiva (2012). A necessidade de estreitar vínculos, dado todo o contexto, resultou em uma série de acordos e tratados entre os dois países.

II. CAMINHOS QUE LEVARAM À CONSTRUÇÃO DA PONTE.

Um marco do período inicial da mencionada fase de instabilidade conjuntural e busca de cooperação, vem a ser o acordo em relação a pendências lindeiras. Assim é que aos seis dias do mês de outubro de 1898, no Rio de Janeiro, era assinado o Tratado entre Brasil e Argentina, baseado no Laudo Arbitral do Presidente Cleveland. O tratado, era um meio amigável e oficial de estabelecer e delimitar as fronteiras entre Brasil e Argentina. Na época, foram enviados para representar os respectivos presidentes, o Sr. General de Brigada Dionísio Evangelista de Castro Cerqueira, Ministro de Estado das Relações Exteriores, por parte do Brasil e o Sr. Dr. D. Epiphânio Portela, enviado extraordinário e Ministro Plenipotenciário, por parte da Argentina.

Para este trabalho, toma-se como referência o artigo 1º do aludido documento, apresentado abaixo:

A linha divisória entre o Brasil e a República Argentina começa no Rio Uruguai defronte a foz do rio Quaraim e segue pelo talvegue daquele rio até a foz do rio Peperiguassú. A margem esquerda ou oriental do Uruguai pertence ao Brasil e a direita ou ocidental pertence à República Argentina. (Brasil/Argentina. Tratado baseado no Laudo Arbitral do Presidente Cleveland, 6 out. 1898)

No dia vinte e sete de dezembro de 1927, em Buenos Aires, foi assinada a Convenção Complementar do Tratado de Limites, sofrendo algumas alterações. Nela o artigo 1º, citado acima, é alterado para:

Desde a linha que une o marco brasileiro da barra do Quaraim e o marco argentino que lhe fica quase defronte, na margem direita do Uruguai, marcos inaugurados ambos a 4 de Abril de 1901, a fronteira entre o Brasil e a República Argentina desce o dito rio Uruguai, passando entre a sua margem direita e a ilha brasileira do Quaraim, também chamada Ilha Brasileira, e assim vai até encontrar a linha normal entre as duas margens do mesmo rio, situada um pouco a jusante da extremidade sudoeste da sobredita ilha. (Brasil; Argentina. Convenção Complementar de Limites Brasil/Argentina, 27 dez. 1927.)

Cabe notar que as fronteiras entre Brasil e Argentina constituem relevante exemplo para analisar a integração dos países pela infraestrutura e a formulação de políticas exteriores de cada país.

Cinco anos após a ratificação da Convenção Complementar do Tratado de Limites, que delineou os limites territoriais de ambas as nações, foi celebrado, na cidade do Rio de Janeiro, o Tratado de Comércio e Navegação entre a República Argentina e o Brasil. Na mesma data, firmou-se um protocolo adicional a este tratado. Essa importante

iniciativa visava fomentar e fortalecer as relações comerciais e marítimas entre os dois países, promovendo assim o crescimento mútuo e a cooperação econômica. Neste documento de 1933, em seu artigo VI são estabelecidas as seguintes premissas:

Artículo VI

La recíproca libertad de tránsito para las dos Partes contratantes, que se estipula en el artículo anterior, se ha de aplicar particularmente al tráfico directo de mercaderías de cada una de ellas con sus respectivos territorios en el Alto Uruguay y en el Río Paraná y con la República del Paraguay, lo cual se hará, tanto por vía terrestre o fluvial, sin otras restricciones que las destinadas a prevenir o reprimir el contrabando y sin que esas mismas sean de naturaleza capaz de causar demoras en el trayecto o aumento en los fletes a pagar.

Párrafo único. Para el más fácil cumplimiento de esos compromisos, y para reglamentar, de un modo general, el tráfico de fronteras, inclusive los límites del libre intercambio comercial a ser fijados, las dos Partes contratantes se comprometen a estudiar, en el más breve plazo posible, el régimen aduanero especial a ser aplicado en las relaciones entre las aduanas de Uruguay y Paso de los Libres Itaquí y Alvear y San Borja y Santo Tomé, también como entre los puestos aduaneros en las dos márgenes del Río Paraná. (Brasil; Argentina. Tratado de Comércio e Navegação entre a República Argentina e o Brasil, [S.l.], 10 de out. de 1933).

Em todos os artigos do tratado enfatiza-se a igualdade de tratamento entre Brasil e Argentina. Esse aspecto denota a necessidade de um acordo mútuo onde somente esses dois países se beneficiariam. Do lado argentino, garantia-se um tratamento privilegiado ao Brasil, em relação aos demais países. No caso brasileiro, assegurava-se um parceiro. Contudo, de acordo com os artigos, quando se tratasse de questões de fronteira e comércio, não haveria priorizações ou distinções entre os dois países.

No ano seguinte, 1934, a partir do artigo 6º do Tratado de Comercio e Navegação onde se apresenta a necessidade da construção de uma ponte entre esses países, é assinado um acordo através de notas reversais⁶ relativo à construção de uma ponte internacional sobre o rio Uruguai, tendo vigência com o Decreto N° 45.320, de 13 jul. 1934, que nomeia a Comissão Argentina:

Teniendo en vista la aproximación entre la República Argentina y la República del Brasil y convencido de que esa aproximación se hará tanto más efectivo no sólo en el terreno material sino también en el dominio moral cuanto mayor fueren las vías de comunicación que unan los dos países; seguro que la Construcción de un puente internacional sobre el Río Uruguay, ligando a la República Argentina con la República del Brasil en el punto a ser designado de común acuerdo por los dos Gobiernos, vendrá a estrechar y fortalecer los lazos de amistad de ambos pueblos con una ohm. de incalculable alcance político, social y económico para las dos naciones líderes; el Gobierno Argentino se declara dispuesto a iniciar con el Gobierno del Brasil los estudios para la construcción del referido puente internacional. (Brasil; Argentina. Acuerdo, por notas reversales, relativo a la construcción de un puente

⁶ Notas reversais são parte de um tratado, protocolo ou acordo. São comentários ou ações complementares ao que foi decidido pelo documento oficial, mas que precisam ser registradas.

internacional sobre el río Uruguay. Río de Janeiro, 15 jun. 1934. Vigência: Decreto N° 45.320, de 13 jul. 1934).

O acordo tinha como objetivo a criação de uma Comissão Mista que por sua vez realizaria estudos sobre assuntos relacionados à construção da ponte. Cada governo teve trinta dias para compor uma comissão com a quantidade de pessoas que consideraram necessárias. As duas comissões se reuniram em Buenos Aires, onde consolidou-se a Comissão Mista.

Segundo o artigo 3º desse acordo, os estudos consistiriam em:

- a) Na inspeção do terreno;
- b) No levantamento topográfico da zona;
- c) Nas sondagens geológicas, que fossem necessárias para a definitiva e exata localização da ponte;
- d) Na determinação do regime do rio, principalmente ao que se referia a velocidade e descarga na época das crescentes;
- e) Em observações locais e de detalhe que seriam imprescindíveis;
- f) Na organização do projeto, considerando que a ponte que seria construída deveria satisfazer todas as necessidades do tráfego ferroviário e rodoviário. Bem como dispor de instalações que facilitem o policiamento e a fiscalização aduaneira;
- g) Na organização dos pressupostos que abarcariam a obra principal, as obras complementares e as expropriações que fossem necessárias.

Segundo as notas reversais⁷ do protocolo relativo ao empreendimento da ponte, optou-se por construir a ponte sob o Rio Uruguay. Entretanto, havia três possíveis pontos de travessia do rio: entre Uruguiana e Paso de los Libres, entre Itaqui e Alvear, e entre São Borja e Santo Tomé.

Após a realização de estudos topográficos, hidrográficos e de sondagens, concluiu-se que a distância mínima ideal entre as duas margens era de 1.200 m. Foram eliminados os trechos em que as margens se tornaram muito distantes, com mais de 2.000 m, e os trechos com grandes profundidades do leito do rio.

Assim, considerando os aspectos técnicos, o melhor trecho para a construção da ponte seria entre Uruguiana e Paso de los Libres (Coelho, 2008, p. 76). Os estudos

⁷ Brasil; Argentina. Notas reversales relativas a la construcción del puente internacional Uruguiana-Paso de los Libres. Río de Janeiro, 16 jul. 1934 e 28 ago. 1934.

também consideraram a proximidade dessas cidades com algumas capitais do Cone Sul: Uruguiana fica equidistante de Porto Alegre, Montevid u, Buenos Aires e Assun o.

Nas figuras 1, 2 e 3, tem-se uma visualiza o dessas localidades.

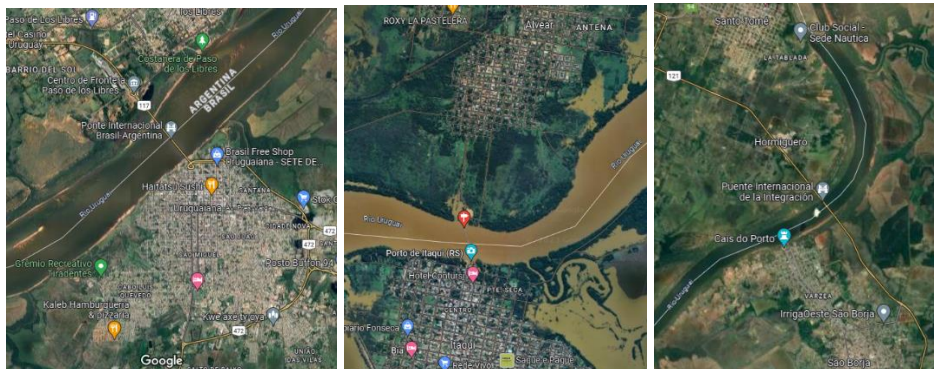


Figura 1: Uruguiana - Paso de los Libres; 2024 **Figura 2:** Itaqui – Alvear; 2024 **Figura 3:** São Borja - Santo Tomé; 2024⁸

Com base nas informa es levantadas pela Comissão Mista, foi assinado o Protocolo de 1935, que estabelecia a constru o da ponte entre as cidades de Uruguiana, no Brasil, e Paso de los Libres, na Argentina.

III. A CONSTRU O DA PONTE.



Figura 4: Largo Dom Pedro II: Ponte Internacional [Agustin Justo - Getúlio Vargas: Rio Uruguai]: Uruguiana, RS. Fonte: IBGE

⁸ Google Street View. Agosto de 2024.

O artigo 5º do protocolo de 1935, estabelecia que a ponte seria dividida em três partes, a ponte propriamente dita, com as vigas, pilares, calçadas e instalações ferroviárias, e as outras duas seriam os acessos ferroviários, com suas ruas e calçadas, uma do lado argentino e outra do lado brasileiro. Além disso, no artigo ainda consta que:

La obra del puente, propiamente dicha, será considerada como internacional, com vistas a ser construída y conservada por ambos gobiernos, de acuerdo a convenciones a celebrar, costeando cada uno la mitad de su costo. Las obras de acceso serán ejecutadas separadamente por cada uno de los Gobiernos signatários en la forma y características que los mismo creyeran conveniente, y su conservación estará a cargo del Gobierno respectivo. (Brasil; Argentina. Protocolo para la Construcción del Puente Internacional sobre el Río Uruguay, 1935)

O segundo Protocolo referente à construção da ponte, assinado em 1941, reforçou que cada país custearia a metade do orçamento, como aparece no artigo 3º:

Cada uno de los dos Gobiernos se encargará: 1) de la construcción y costo de la mitad del Puente Internacional: 2) de la construcción y costo de las obras de acceso en su margen. (Brasil; Argentina. Protocolo para la aprobación y la ejecución del proyecto de puente internacional sobre el Río Uruguay, 1941)

Ainda nesse protocolo, no artigo 8º foi estabelecido que:

No se establecen cláusulas de reciprocidad en cuanto a la procedencia del acero y cemento que hayan de emplearse en cada mitad de la construcción. Ambos países emplearán, siempre que les sea posible, materiales propios, pudiendo, sin embargo, utilizarse en la obra argentina el hierro de Brasil, en caso de ser adquirido en condiciones iguales a las de otra procedencia. (Brasil; Argentina. Protocolo para la aprobación y la ejecución del proyecto de puente internacional sobre el Río Uruguay, 1941)

O ferro, em específico, é mencionado pois, naquele momento, a Argentina não produzia esse material e dependia de sua importação. Embora o artigo 8º não trouxesse nenhuma cláusula especial sobre a procedência dos materiais, em 1943, por meio de notas reversais, ficou estabelecido que o Brasil forneceria ferro e madeira para a construção da ponte, enquanto a Argentina disponibilizaria cimento e gasolina. Nas palavras do artigo:

Tercero. El Gobierno brasileño, por su parte, promoverá o concederá todas las medidas necesarias para que sea suministrado al empresario-constructor de la sección argentina del puente, en las misma condiciones en que lo obtuviera el empresario-constructor de la sección brasileña, el Hierro, la madera y otros materiales de producción nacional indispensables para la continuación de las respectivas obras; y el Gobierno argentino, por su parte, promoverá o concederá idénticas medidas con relación al suministro de cemento, gasolina o de otros materiales también de producción nacional, al empresario-constructor de la sección brasileña del puente. (Brasil; Argentina. Notas reversales relativas a la construcción del puente internacional Uruguaiana-Paso de los Libres. Río de Janeiro, 16 jul. 1934 e 28 ago. 1934.)

Pode-se deduzir que essas notas foram uma estratégia para assegurar reciprocidades e possibilitar o uso de insumos produzidos nos respectivos países e por conseguinte reduzir os custos associados à importação e exportação dos materiais mencionados por cada uma das partes envolvidas.

Quanto aos reflexos da construção da ponte em relação as cidades escolhidas para serem o marco da ligação ferro-rodoviária entre as duas maiores potências sul-americanas, Karla Coelho constata:

Assim ocorreu a história da construção da ponte entre Uruguiana e Paso de los Libres, influenciando e desenvolvendo o espaço urbano das duas cidades, bem como modificando aspectos tanto econômicos, como populacionais e políticos, enfim, marcando o período histórico analisado. (Coelho, 2008, p. 81)

IV. REFLEXOS DA CONSTRUÇÃO DA PONTE NAS RELAÇÕES DIPLOMÁTICAS BRASIL-ARGENTINA

A construção da ponte Uruguiana - Pasos de los Libres nos anos 1940 impactou não somente o comércio e a navegação de ambos os países, mas também na percepção de cada nação no que se refere às suas relações exteriores. Como Saraiva aponta, o “espírito de Uruguiana” acarretou avanço da cordialidade entre Brasil e Argentina:

Do segundo pós-guerra ao final da década de 1970 a cordialidade oficial experimentou avanços e recuos com momentos de maior cooperação, como o espírito de Uruguiana, ou de maior rivalidade, como as negociações dos recursos hídricos da Bacia do Rio da Prata. (Saraiva, 2012, p. 13)

As relações entre Brasil e Argentina se intensificaram após a instauração da ponte, colaborando, assim, para dinamizar este intercâmbio entre os países que já se havia iniciado anteriormente.

A imagem a seguir apresenta uma linha do tempo das relações Brasil – Argentina e a construção da ponte. A partir de sua visualização, pode-se constatar, de forma sequencial, momentos de ações conjuntas relacionadas à construção da ponte na fase de busca de cooperação nas aludidas relações bilaterais.

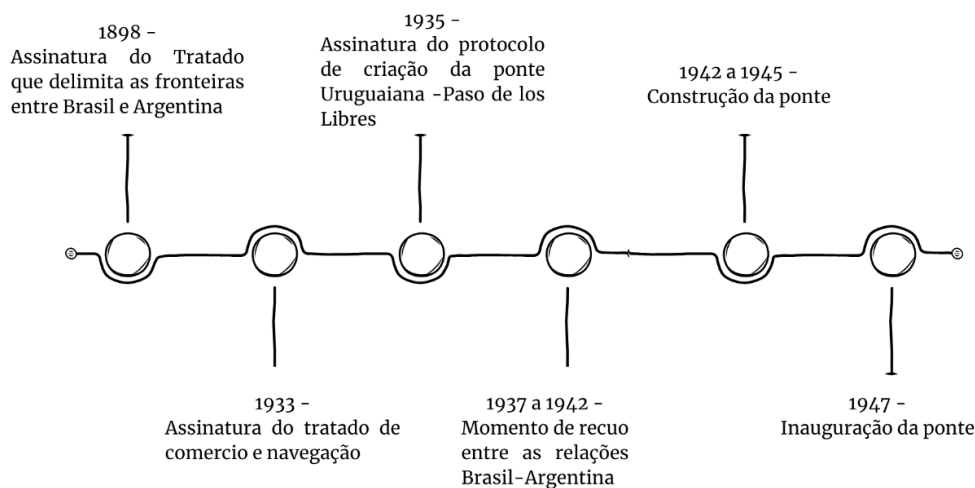


Figura 5: Linha do tempo. Fonte: produzido pela autora.

Em 1898, com a assinatura do tratado que delimitou as fronteiras entre Brasil e Argentina, consolidou-se um período de busca de cooperação após os conflitos de 1851⁹. Com a vitória brasileira, a diplomacia do Brasil conseguiu impor sua perspectiva nas convenções de paz, definindo, geralmente, as fronteiras de acordo com o adotado princípio de *uti possidetis*. Esse tratado não só garantiu a integridade territorial do Brasil, mas também estabeleceu uma base sólida para as relações futuras entre os dois países. Saraiva chama atenção para o risco da não consolidação das fronteiras e, por conseguinte, da importância de solucionar as questões limítrofes:

Como herança da guerra, e incentivo para a cordialidade oficial, ficava a ideia de que o Brasil era cercado de países de língua espanhola, dentre os quais o mais forte era a Argentina, que os liderava e que não tinha ainda suas fronteiras consolidadas, podendo, portanto, expandi-las sobre o território brasileiro. (Saraiva, 2012, p. 27)

O estabelecimento do tratado para estabelecer as fronteiras entre Brasil e Argentina, além de assegurar o território nacional, foi uma estratégia para iniciar a implantação de uma cordialidade oficial entre os países. O objetivo era definir claramente os limites territoriais, promovendo a paz e facilitando as relações comerciais. Dessa forma, o tratado buscava não apenas resolver questões territoriais, mas também fortalecer os laços

⁹ Guerra de Oribe e Rosas. Recomenda-se a leitura do artigo GANDIA. Leonardo dos Reis. À espera do inimigo e do aliado: a intervenção brasileira contra Oribe e Rosas e as tensões militares e diplomáticas na aliança com Urquiza (1851-1852). 2010.

diplomáticos e econômicos entre as nações, contribuindo para a estabilidade e cooperação na região (Saraiva, 2012).

Trinta e cinco anos após a assinatura do tratado que delimitava as fronteiras entre Brasil e Argentina, em 1933, foi assinado o Tratado de Comércio e Navegação entre os dois países. A necessidade de ambas as nações de estabelecer alianças econômicas e comerciais para mitigar as consequências de outra crise econômica como a de 1929 induziu à criação e negociação do tratado citado.

É possível afirmar que em 1930, com uma visita do amigo pessoal de Vargas, Oswaldo Aranha, à cidade de Uruguai/RS, já se pensava em um acordo com o país fronteiriço. Os anos seguintes ainda foram marcados por visitas relevantes. Em 1933 o presidente argentino Agustín Justo realizou uma visita ao Rio de Janeiro e, de acordo com Rosendo Fraga, em seu artigo de opinião no jornal *La Nación*, o objetivo era,

[...] firmar durante la visita 13 convenios bilaterales. Uno era el Pacto Antibélico, una iniciativa del entonces canciller argentino Carlos Saavedra Lamas para la paz mundial. Otros se referían a la aeronavegación, las extradiciones, la revisión de textos de enseñanza de historia y geografía, la exportación, el turismo, la prevención del contrabando y el intercambio artístico. (Fraga, 2003)

Outra visita significativa foi a do presidente Getúlio Vargas à capital argentina, onde mais acordos foram assinados, como apresenta Granato:

Em 1935, o presidente Getúlio Vargas fez uma visita a Buenos Aires, onde assinou uma série de novos acordos, tais como um tratado de comércio e navegação, protocolos sobre extradição e construção da ponte entre Uruguai e Paso de los Libres, três convênios sobre lutas civis, intercâmbio de professores e estudantes e sobre visitas de técnicos fitossanitários, além de outros acordos bilaterais. (2012, p.75)

Em 1935, dois anos após a assinatura do Tratado de Comércio e Navegação, conforme já aludido, firmou-se o protocolo que previa a construção de uma ponte internacional entre Brasil e Argentina. Além disso, uma comissão mista foi constituída para analisar e determinar a localização da futura ponte. Este planejamento foi um resultado do Tratado de Comércio e Navegação, refletindo o compromisso dos dois países em fortalecer suas relações econômicas e facilitar o comércio e a mobilidade entre as nações.

Posteriormente, em 1938, acontece um ato inaugural simbólico dos monolitos da ponte, como apresentou Coelho (2008). Esses foram construídos em ambas as cidades e inaugurados com as presenças de Agustín Justo e Getúlio Vargas (Coelho, 2008, p. 79).

A construção da ponte é adiada em decorrência da Segunda Guerra Mundial (Dietz, 2008), sendo que o empreendimento de levantar a ponte somente se inicia em 1942. Um dos fatores que contribuiu para esse recuo foi a influência política dos Estados Unidos em ambos os países, gerando tensões nas relações bilaterais. Como resultado, o plano para a construção da ponte internacional talvez tenha sido protelado durante esse período de instabilidade, como destaca Saraiva:

Rivalidade e cordialidade foram dois lados de uma mesma moeda e que alteraram no tempo de acordo com questões tanto conjunturais vinculadas a política e a economia interna dos dois países, quanto estruturais, ligadas a inserção de ambos os países nos cenários tanto regional quanto internacional. (Saraiva, 2012, p. 21)

Em 1940, o ministro da fazenda argentino, Diógenes Taboada, realizou visita ao Brasil com o intuito de reafirmar as relações comerciais iniciadas na década de 30. No mesmo ano, Oswaldo Aranha retornou à cidade de Uruguai onde pronunciou discurso sobre as ações do governo. Tal visita foi divulgada pelo periódico Diário de Notícias, conforme recorte do jornal reproduzido na figura abaixo:



Figura 6: Notícia sobre a visita de Oswaldo Aranha. Fonte: Diário de Notícias (RS), 1940.

Encerrou-se a 20 do corrente, o prazo da concorrência para a construção da ponte internacional Brasil-Argentina, cujas obras deverão ter início no próximo mez de julho. Esta noticia não poderá deixar de ser bem recebida pelo publico por tratar-se de um empreendimento de maior alcance para a confraternização continental, não só por facilitar comunicações entre dois países vizinhos, como por significar que brasileiros e argentinos procuram, dia a dia, estreitar laços de estima duradoura e intensificar um intercambio cultural de mais eficiencia para o conhecimento psiquico dos dois povos vizinhos.

A projetada ponte internacional em apreço será mais uma bela realização do Governo do Presidente Getulio Vargas. O Brasil, voltando se com mais a tenção para os países fronteiriços, realisa, enfim, uma politica Internacional merecedora de todos os louvores. Os povos do continente precisam de conhecer se mutuamente, afim de que mais se estimem e admirem, como convem aos seus proprios e maiores interesses no tempo e no espaço.

Figura 7: Notícia sobre Brasil e Argentina. Fonte: Correio do Povo (SC), 1942.

A inauguração da ponte também foi noticiada pelo periódico Correio do Povo:

No dia 12 de outubro, com a presença do sr. Getulio Vargas, os presidentes da Argentina, Paraguay, Chile e Bolivia, terá lugar a inauguração da grande ponte internacional Uruguayana — Passo de Los Libres.

Figura 8: Notícia sobre a inauguração da ponte. Fonte: Correio do Povo (SC), 1945.

Em 1942, em plena Segunda Guerra Mundial, o empreendimento de construir a ponte internacional entre Brasil e Argentina finalmente iniciou-se, sinalizando um avanço nas relações bilaterais. Concluiu-se a implantação da ponte em 1945, entretanto, sua abertura oficial ocorreu apenas em 1947, como já mencionado. Na cerimônia, estavam presentes tanto o presidente argentino Juan Domingo Perón, como o presidente brasileiro Eurico Gaspar Dutra, além de mandatários de países vizinhos, conforme pode-se ler no recorte de jornal da figura 7. Este evento simbolizou não apenas a finalização de um relevante projeto de infraestrutura, mas também o fortalecimento das relações diplomáticas e a cooperação entre os dois países, conforme depreende-se do pronunciamento do presidente do Brasil na solenidade de inauguração:

Este nosso encontro, Senhor Presidente, tem um duplo significado. É uma demonstração da velha cordialidade argentino-brasileira e, ao mesmo tempo, uma reafirmação pública dos propósitos em que estão os nossos dois 'países de prosseguir trabalhando em harmonia, para o bem recíproco, benefício da América e proveito da ordem internacional. (Dutra, 1947, p.61)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A integração entre países, especialmente entre aqueles que compartilham fronteiras geográficas, é marcada pela elaboração de uma infraestrutura eficiente. A relevância dessa infraestrutura vai além da simples logística; ela favorece e possibilita interações e o relacionamento entre essas nações. Estruturas como portos, pontes, ferrovias e rodovias não apenas propiciam o comércio e o transporte de bens, mas ainda promovem a troca cultural e o fortalecimento de laços diplomáticos.

Este trabalho buscou analisar como a construção da ponte Uruguaiana – Paso de Los Libres influenciou as relações entre Brasil e Argentina e a integração desses países, como também no comércio e na economia interna de cada nação. A partir da análise de tratados firmados, discursos pronunciados, notícias veiculadas no contexto de construção da ponte e de referências bibliográficas sobre o tema, concluiu-se que a construção da ponte impactou não apenas o comércio e a economia dos dois países, bem como possibilitou a cooperação diplomática entre as duas nações. Assim começa um texto jornalístico sobre questões relacionadas aos caminhões na região: “Os caminhões de transporte que trazem, com sua carga e com suas viagens internacionais pela ponte Uruguaiana-Libres, o progresso e o desenvolvimento para esta região [...]” (Diário de Notícias, 1970). Outra matéria veiculada no ano de 1970 destacou um “intenso movimento da viação férrea” (Diário de Notícias, 1970), com especial atenção para números relacionados aos produtos importados e exportados que possuíram a ponte como meio relevante de tráfego, como arroz, madeira, lã e trigo.

Coelho (2008) ainda demonstrou alguns dados que apresentam indícios de melhorias econômicas e urbanas nas duas cidades impactadas pela construção da ponte. Em Uruguaiana, o tamanho da população que se deslocou do meio rural para o meio urbano aumentou após a construção da ponte, denotando um crescimento na geração de emprego e em aspectos econômicos, como apontou Coelho. Coelho ainda apresenta o dado de que o desenvolvimento da cidade de Paso de Los Libres se deu em torno do “caminho ‘ponte-centro’” (Coelho, 2008, p. 115).

Antes da implementação da ponte, o transporte exigia travessias de balsa, que eram limitadas em capacidade e vulneráveis às condições climáticas. Nessa direção, é possível afirmar que a ponte diminuiu de forma significativa essas barreiras, permitindo um fluxo mais eficiente de bens e pessoas. Esse aspecto incentivou o comércio bilateral, tornando-

se uma rota relevante para a exportação e importação de produtos entre as duas nações sul-americanas.

Além disso, notou-se que a construção da ponte consistiu em passo relevante para a integração regional na América do Sul. Consistindo em uma das principais rotas de comércio e trânsito dentro do espaço econômico, a ponte Uruguaiana - Paso de los Libres possibilitou a cooperação econômica entre Brasil e Argentina. A infraestrutura não apenas intensificou a relação entre os dois países, mas também serviu como um modelo de cooperação transfronteiriça no qual outros países da região poderiam seguir. Além disso, a ponte tornou-se símbolo de como a cooperação prática pode levar a benefícios tangíveis para ambos os lados, reforçando a parceria estratégica e mútua entre as duas nações.

Em síntese, foi possível concluir que a construção da ponte Uruguaiana - Paso de los Libres impactou de forma significativa as relações entre Brasil e Argentina, promovendo a integração econômica, social e cultural entre os dois países. Ela não apenas facilitou o comércio e o trânsito de pessoas, mas também serviu como um símbolo de cooperação e entre as duas nações sul-americanas.

REFERÊNCIAS

ARGENTINA; BRASIL. Acuerdo por notas revérsales entre la República Argentina y la República de los Estados Unidos del Brasil referente al artículo VI del tratado de comercio y navegación de la misma fecha, Buenos Aires, 29 maio 1935.

ARGENTINA; BRASIL. Protocolo para la aprobación y la ejecución del proyecto de puente internacional sobre el río Uruguay. Buenos Aires, 21 nov. 1941. [S.l.].

ARGENTINA; BRASIL. Tratado para promover un régimen de libre intercambio comercial. Buenos Aires, 21 nov. 1941. [S.l.].

BANDEIRA, Moniz. **O expansionismo brasileiro e a formação dos Estados na Bacia do Prata**. Brasília: Editora UnB, 1995.

BANDEIRA, Moniz. **Estado nacional e política internacional na América Latina: o continente nas relações Argentina-Brasil (1930-1992)**. Ensaio: São Paulo, 1993. Acesso em: agosto 2024.

BANDEIRA, Moniz. **O eixo Argentina-Brasil: O processo de integração da América Latina**. Editora Universidade de Brasília, Brasília, 1987.

BIBLIOTECA, IBGE. **Largo Dom Pedro II: Ponte Internacional [Agustin Justo - Getúlio Vargas: Rio Uruguai]**: Uruguaiana, RS. Disponível em:

<https://biblioteca.ibge.gov.br/bibliotecacatalogo.html?id=448019&view=detalhes>.

Acesso em: 14 de agosto 2024.

BRASIL; ARGENTINA. Convenção Complementar de Limites Brasil/Argentina, 27 dez. 1927.

BRASIL; ARGENTINA. Tratado de Comércio e Navegação entre a República Argentina e o Brasil, [S.l.], 10 de out. de 1933.

BRASIL; ARGENTINA. Acuerdo, por notas revérsales, relativo a la construcción de un puente internacional sobre el río Uruguai. Rio de Janeiro, 15 jun. 1934. Vigência: **Decreto N° 45.320**, de 13 jul. 1934.

BRASIL; ARGENTINA. Notas revérsales relativas a la construcción del puente internacional Uruguaiana-Paso de los Libres. Río de Janeiro, 16 jul. 1934 e 28 ago. 1934.

BRASIL; ARGENTINA. Protocolo para la Construcción del Puente Internacional sobre el Río Uruguai, Buenos Aires, 24 maio de 1935.

BRASIL/ARGENTINA. Tratado baseado no Laudo Arbitral do Presidente Cleveland, 6 out. 1898. Disponível em: <http://info.lncc.br/att1898.html>. Acesso em: 28 ago. 2024.

CANDEAS, Alessandro Warley. Relações Brasil-Argentina: uma análise dos avanços e recuos. **Revista Brasileira de Política Internacional**, Brasília, v. 48 (1): p. 178-213, 2005. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/rbpi/a/Xx4w4rxPPBfX3FmWZHDtYfK/?format=pdf&lang=pt>.

Acesso em: 14 ago 2024.

CANDEAS, Alessandro Warley. A integração Brasil-Argentina. História de uma ideia na “visão do outro”. Brasília: **Fundação Alexandre de Gusmão**, 2010. Disponível em: https://funag.gov.br/loja/download/683-integracao_brasil_argentina.pdf. Acesso em: 14 ago. 2024.

COELHO, Karla Nunes de Barros. **Influências urbanas nas cidades fronteira: o caso de Uruguaiana (BR) e Paso de los Libres (AR)**. 163 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Programa de pós-graduação em planejamento urbano e regional, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2008. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/13941>. Acesso em: 15 ago. 2024.

CORREIO DO POVO. Brasil – Argentina. **Correio do Povo**, Santa Catarina, ed. 01126, 30 maio 1942. Autoria não identificada.

CORREIO DO POVO. Revista da Semana. **Correio do Povo**, Santa Catarina, ed. 01291, 15 set. 1945. Autoria não identificada.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS. O Chanceler Osvaldo Aranha fala ao Diário de Notícias, em Uruguiana. **Diário de Notícias**, Rio Grande do Sul, ed. 00271, p. 2, 28 jan. 1940. Autoria não identificada.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS. Intenso o movimento da viação férrea. **Diário de Notícias**, Rio Grande do Sul, ed. 00284, p. 2, 2º cad., 6 fev. 1970. Autoria não identificada.

DIÁRIO DE NOTÍCIAS. Estacionamento de caminhões. **Diário de Notícias**, Rio Grande do Sul, ed. 00027, p. 2, 2º cad., 2 abr. 1970. Autoria não identificada.

DEVOTO, Fernando J.; FAUSTO, Boris. **Brasil e Argentina. Um ensaio de história comparada (1850 – 2002)**. São Paulo: Editora 34, 2005.

DIETZ, Circe Inês. **Cenários contemporâneos da Fronteira Brasil-Argentina: infraestruturas estratégicas e o papel dos atores no processo de cooperação/integração transfronteiriça**. 238 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de pós-graduação em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2008. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/13551>. Acesso em: 15 ago. 2024.

DORATIOTO, Francisco. **O Brasil no Rio da Prata (1822-1994)**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2014.

DORATIOTO, Francisco. **Maldita Guerra: Nova história da Guerra do Paraguai**. São Paulo: Companhia das Letras, 2022.

DUTRA, Eurico Gaspar. **Discurso pronunciado, em resposta à saudação do Presidente Juan Domingo Perón, quando do almoço oferecido ao Presidente da República, em Paso de Los Libres, Argentina, após a inauguração da ponte internacional sobre o Rio Uruguai**. — 21 de maio. Biblioteca da Presidência da República, Brasil. Disponível em: <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/gaspar-dutra/discursos/1947/21-05-discurso-pronunciado-em-resposta-a-saudacao-do-presidente-juan-domingo-peron-quando-do-almoco-oferecido-ao-presidente-da-republica-em-paso-de-los-libres-argentina-apos-a-inauguracao-da-ponte-internacional-sobre-o-rio-uruguai/view>. Acesso em: 14 ago. 2024

FRAGA, Rosendo. Encuentros lejanos con presidentes brasileños. **La Nación**, Argentina, out 2003. Atualizado em 2020. Sessão de opinião. Disponível em: <https://www.lanacion.com.ar/opinion/encuentros-lejanos-con-presidentes-brasilenos-nid536268/>. Acesso em: 14 dez. 2020.

- GRANATO, Leonardo. As relações bilaterais argentino-brasileiras no quadro da integração regional: de um quadro de rivalidade ao despertar de uma efetiva cooperação. **Cadernos de estudos sociais e políticos**, Rio de Janeiro, v. 1(2), p. 69-95, 2012. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/CESP/article/view/18995>. Acesso em: 15 ago. 2024.
- LANG, Júlio César. **Comércio exterior, defesa e segurança em uma cidade de fronteira: o caso de Uruguaiana/RS**. 168 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2016. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/151396>. Acesso em: 15 ago. 2024.
- LEWIS, Colin M. **A Indústria na América Latina antes de 1930**. In BETHELL, Leslie. (Org.). História da América Latina, v. IV: de 1870 a 1930. São Paulo: EDUSP; Brasília, DF: FUNAG, 2009, p. 111- 174.
- PAVANELLI, Thiago Augusto Malvestio. Brasil e Argentina: a política externa do Estado Novo e o Projeto Desenvolvimentista. **Revista Ponto-e-virgula**, São Paulo, v. 13, p. 137-160, 2013. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/pontoevirgula/article/view/12657>. Acesso em: 15 ago. 2024.
- PAZ, Alberto Conil; FERRARI, Gustavo. **Política Exterior Argentina 1930-1962**. Buenos Aires: Círculo Militar, 1971. Disponível em: <https://archive.org/details/POLITICAEXTERIORARGENTINA19301962AlbertoConilPazGustavoFerrari1971>. Acesso em: ago. 2024.
- PORCILE, Gabriel. The Challenge of Cooperation: Argentina and Brazil, 1939 1955. **Journal of Latin American Studies**, v. 27, p. 129-159, 1995. Disponível em: <https://www.cambridge.org/core/journals/journal-of-latin-american-studies/article/abs/challenge-of-cooperation-argentina-and-brazil-19391955/4151E5468DCEB948D109DFDB7C6AC116#>. Acesso em: 15 ago. 2024.
- RESENDE, Lorena Maia. A fronteira na filosofia: uma construção conceitual. **PIXO - Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade**, v. 2, n. 7, 10 mar. 2019. Disponível em: <https://periodicos.ufpel.edu.br/index.php/pixo/article/view/15209>. Acesso em: set. 2024.
- RUSSEL, Roberto; TOKATLIAN, Juan Gabriel. **El lugar de Brasil en la política exterior argentina**. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, S.A., 2003. Acesso em: 15 ago. 2024.

RUSSEL, Roberto; TOKATLIAN, Juan Gabriel. A crise na Argentina e as Relações com o Brasil e os Estados Unidos: continuidade e mudança nas Relações triangulares. **Contexto Internacional**, Rio de Janeiro, v. 26, n. 1, janeiro/junho 2004, 107-148. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/cint/a/WYvjDPhyC9npd4NCZ5qJV6m/>. Acesso em: set. 2024.

SANTOS, Raquel Paz dos. Relações Brasil-Argentina: a cooperação cultural como instrumento de integração regional. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 22, n. 44, p. 355-375, julho-dezembro de 2009. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/eh/a/BNHPv33t43MVmX7vJRBmLqs/abstract/?format=html&lang=pt>. Acesso em: set. 2024.

SARAIVA, Miriam Gomes. **Encontros e Desencontros: o lugar da Argentina na política externa brasileira**. Belo Horizonte: Fino Traço, 2012.

TELLA, Torcuatto S Di. **História social da Argentina contemporânea**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2017.

TULCHIN, Joseph. (1980). Una perspectiva histórica de la política argentina frente al Brasil. **Revista Estudios Internacionales**, Chile, v. 13(52), p. 460-480, 1980. Disponível em: <https://revistaei.uchile.cl/index.php/REI/article/view/16667>. Acesso em: 15 ago. 2024.

VIDIGAL, Carlos Eduardo. **Relações Brasil-Argentina. A construção do entendimento (1958-1986)**. Curitiba: Juruá, 2009.

WINTER, Murilo Dias. O Sul em armas: as guerras que ajudaram a formar o Brasil e o Uruguai. Última província a aderir ao Brasil independente, durante muito tempo a Cisplatina ficou de fora das narrativas hegemônicas sobre o processo de independência brasileira. **Ciência e Cultura**, v. 74, n. 1, São Paulo, mar. 2022. Disponível em http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S00097252022000100005. Acesso em: 15 maio 2024.

ZANATTA, Loris. **Uma breve história da América Latina**. São Paulo: Cultrix, 2017.

DECLARAÇÃO DE AUTENTICIDADE

Eu, Liliana Sofia Daduch, declaro para todos os efeitos que o trabalho de conclusão de curso intitulado **PONTE ENTRE URUGUAIANA – PASO DE LOS LIBRES: panorama das especificidades de sua construção** foi integralmente por mim redigido, e que assinalei devidamente todas as referências a textos, ideias e interpretações de outros autores. Declaro ainda que o trabalho nunca foi apresentado a outro departamento e/ou universidade para fins de obtenção de grau acadêmico.

Em 16 de setembro de 2024

Liliana Sofia Daduch
(Matrícula UnB – 16/0012481)