

PUENTE/PONTE INTERNACIONAL

Barón/ Barão de Mauá



Dossier/Dossiê
de Candidatura







Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

PUENTE/ PONTE INTERNACIONAL

Barón/ Barão de Mauá

DOSSIER/DOSSIÊ DE CANDIDATURA

PATRIMÔNIO CULTURAL DO MERCOSUL – PCM

PATRIMONIO CULTURAL DEL MERCOSUR – PCM

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
Dilma Rousseff
Presidenta da República

MINISTÉRIO DA CULTURA
Juca ferreira
Ministro de Estado da Cultura

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E
ARTÍSTICO NACIONAL
Jurema Machado
Presidenta

DIRETORIA DO IPHAN
Andrey Rosenthal Schlee
Célia Maria Corsino
Luiz Philippe Peres Torelly
Marcos José Silva Rêgo
Robson Antônio de Almeida

Marcelo Brito
Assessor de Relações Internacionais da Presidência

Eduardo Hahn
Superintendente do Iphan no Rio Grande do Sul

EQUIPE DE REDAÇÃO
COORDENAÇÃO-GERAL
Arq. Anna Finger
Arq. Ana Clara Giannecchini
Arq. Marcelo Brito
Hist. Mônica Silvestrin (revisão histórico)
Hist. Beatriz Freire (revisão histórico)
Beatriz Galvão (estagiária)

REVISÃO
Andrey Schlee
Ana Clara Giannecchini
Rafael Volochen

FOTOS
Márcio Vianna e Eduardo Tavares

CAPA E PROJETO GRÁFICO
Cristiane Dias

REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
Tabaré Vázquez
Presidente de la República

MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA
María Julia Muñoz
Ministra de Educación y Cultura

Fernando Filgueira
Subsecretario de Educación y Cultura

Jorge Papadópulos
Director General de Secretaría

COMISIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN
Nelson Inda
Presidente

COMISIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN
(MIEMBROS HONORARIOS)
Ana María Rodríguez
Apolo Gabriel Romano
Domingo Gallo
Enrique Machado
Gabriel Peluffo
José López Mazz
Renée Fernández
Salvador Schelotto

EQUIPO REDACTOR
CORDINACIÓN GENERAL - REVISIÓN
Arq. Patricia Rabosto

ARQUITECTURA
Arq. Rosario Rodríguez Pratti
Arq. Gonzalo Nario

HISTORIA
Prof. Karla Chagas

ARQUEOLOGÍA
Lic. Virginia Mata

PATRIMONIO INMATERIAL
Lic. Raquel Georgiadis

RESTAURACIÓN - ARCHIVO
Téc. Ximena Gracés

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Biblioteca Aloísio Magalhães, Iphan

I59p

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil)

Ponte Internacional Barão de Mauá : dossiê de candidatura : Patrimônio Cultural do Mercosul - PCM = Puente Internacional Barón de Mauá : dossier de candidatura : Patrimonio Cultural del Mercosul - PCM / Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. – Brasília-DF : IPHAN, 2015.

116 p. : il. color.

ISBN : 978-85-7334-272-7

1. Ponte Internacional Barão de Mauá – construção - história. 2. Patrimonio Cultural - candidatura. 3. Jaguarão (Brasil) – história. 4. Rio Branco (Uruguai) – história. 5. Pontes. I. Título.

SUMÁRIO

1. FICHA TÉCNICA	07	1. FICHA TÉCNICA
1.1. Nome: Ponte Internacional Barão de Mauá (Ponte Mauá)	07	1.1. Nombre: Puente Internacional Barón de Mauá (Puente Mauá).
1.2. Localização	07	1.2. Localización
1.3. Proprietários/Responsáveis	07	1.3. Propietarios/Responsables
1.4. Proteção Legal	07	1.4. Protección Legal
1.5. Breve Descrição	09	1.5. Breve Descripción
2. APRESENTAÇÃO	13	2. PRESENTACIÓN
3. DESCRIÇÃO	17	3. DESCRIPCIÓN
3.1. Síntese Histórica	17	3.1. Síntesis Histórica
3.2. A Construção da Ponte Internacional Barão de Mauá	42	3.2. La Construcción del Puente Internacional Barón de Mauá
3.3. A Ponte hoje	81	3.3. El Puente hoy
4. INSTRUMENTOS DE PROTEÇÃO	85	4. INSTRUMENTOS DE PROTECCIÓN
4.1. Uruguai: Marco legal	85	4.1. Uruguay: Marco legal
4.2. Brasil: Marco legal	86	4.2. Brasil: Marco legal
5. JUSTIFICATIVA DA CANDIDATURA	89	5. JUSTIFICACIÓN DE LA CANDIDATURA
6. PROPOSTA DE GESTÃO	93	6. PROPUESTA DE GESTIÓN
6.1. Delimitação do polígono de atuação	93	6.1. Delimitación del polígono de actuación
6.2. Caracterização do polígono de atuação	97	6.2. Caracterización del polígono de actuación
6.3. Diretrizes de Gestão	101	6.3. Directrices de Gestión
7. FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	106	7. FUENTES Y REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS
8. ANEXOS	114	8. ANEXOS





1. FICHA TÉCNICA

1.1. Nome: Ponte Internacional Barão de Mauá (Ponte Mauá)

1.2. Localização (Ver ANEXO 3 – Mapa Nº 1 – Mapa de localização)

Brasil: Estado do Rio Grande do Sul, Município de Jaguarão.

Uruguai: Departamento de Cerro Largo, Município de Rio Branco.

1.3. Proprietários/Responsáveis

Governo Federal do Brasil: Ministério dos Transportes, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte.

Estado da República Oriental do Uruguai: Ministério de Transportes e Obras Públicas, Dirección Nacional de Estradas.

1.4. Proteção Legal

Brasil: Monumento Nacional, nos termos do Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. Bem inscrito, em 20 de setembro de 2012, no Livro do Tombo Histórico (volume 03, folhas 41-43, inscrição 607), Livro do Tombo Arqueológico Etnográfico e Paisagístico (volume 02, folhas 72-73, inscrição 157) e Livro do Tombo das Artes Aplicadas (volume 01, folhas 02-05, inscrição 005).

1. FICHA TÉCNICA

1.1. Nombre: Puente Internacional Barón de Mauá (Puente Mauá)

1.2. Localización (Ver ADJUNTO 3 – Mapa Nº 1 – Mapa de ubicación)

Brasil: Estado de Río Grande del Sur, Municipio de Yaguarón.

Uruguay: Departamento de Cerro Largo, Municipio de Río Branco.

1.3. Propietarios/Responsables

Gobierno Federal de Brasil: Ministerio de Transportes, Departamento de Infraestructura de Transporte – DNIT.

Estado de la República Oriental del Uruguay: Ministerio de Transportes y Obras Públicas, Dirección Nacional de Vialidad, MTOP/ DNV.

1.4. Protección Legal

Brasil: *Tombamento* (Decreto-Ley nº 25/1937). Inscripta el 20 de setiembre de 2012 en el “*Livro do Tombo Histórico*” (volumen 03, fojas 41-43, inscripción 607); “*Livro do Tombo Arqueológico Etnográfico e Paisagístico*” (volumen 02, fojas 72-73, inscripción 157) y “*Livro do Tombo das Artes Aplicadas*” (volumen 01, fojas 02-05, inscripción 005).



Foto: Márcio Vianna.



Uruguai: Monumento Histórico Nacional nos termos da Lei nº 14.040, de 14 de setembro de 1971. Bem declarado por Resolução do Poder Executivo Nº 929/1977, de 25 de junho de 1977, publicada no Diário Oficial Nº 20.043, de data 7 de Julho de 1977.

1.5. Breve Descrição

A Ponte Internacional Barão de Mauá é uma grande obra de infraestrutura viária, construída sobre o Rio Jaguarão, entre 1927 e 1930, para ligar as cidades de Jaguarão, no Brasil, e Rio Branco, no Uruguai. Primeira obra erguida entre os países da região, objetivava aproximá-los política, econômica e culturalmente.

Uruguay: Monumento Histórico Nacional / MHN, Ley Nº 14.040/1971, de 14 de setiembre de 1971. Es declarado MHN por Resolución del Poder Ejecutivo Nº 929/1977, de 25 de junio de 1977, publicada en el Diario Oficial Nº 20.043, de fecha 7 de Julio de 1977. Figura inscripto en el Registro de MHN como “Puente Internacional Barón de Mauá”.

1.5. Breve Descripción

El Puente Internacional Barón de Mauá es una obra de infraestructura construida entre 1927 y 1930, para conectar las ciudades de Yaguarón, en Brasil, y Río Branco, en Uruguay. En el momento de su construcción, el Puente Internacional Barón de Mauá fue la obra de infraestructura de hormigón armado de mayor porte construida en América del Sur y la primera obra de este tipo construida entre dos países de la región, con el objetivo de acercarlos política y económicamente.



Foto: Márcio Vianna.









2. APRESENTAÇÃO

No âmbito da Comissão de Patrimônio Cultural do Mercado Comum do Sul (CPC do MERCOSUL), formada pelos Estados Partes e Associados do bloco intragovernamental regional, Brasil e Uruguai empreenderam o desafio conjunto de realizar a primeira candidatura de um bem cultural à Lista do Patrimônio Cultural do MERCOSUL (LPCM).

De acordo com o Regulamento para o Reconhecimento do Patrimônio Cultural do MERCOSUL (aprovado na VI Reunião da Comissão do Patrimônio Cultural do MERCOSUL Cultural, realizada em Córdoba em maio 2012; e XXXV Reunião de Ministros da Cultural do MERCOSUL, realizada em Brasília em novembro de 2012) o objetivo da categoria de Patrimônio Cultural do MERCOSUL é o de promover processos que concebam o Patrimônio Cultural como via para o diálogo, a integração e o desenvolvimento regional, ou seja, “construir pontes, conectar espaços e integrar nações”.

A Comissão do Patrimônio Cultural da Nação do Uruguai e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional do Brasil, consideraram na IV Reunião da CPC (Assunção, maio de 2011) a oportunidade de nomear a Ponte Internacional Barão de Mauá à LPCM, ratificando-se tal decisão durante a V Reunião, celebrada em outubro de 2011 na cidade de Montevideu. Dita intenção situa o bem cultural como testemunho da particular

2. PRESENTACIÓN

En el marco de la Comisión de Patrimonio Cultural del MERCOSUR (CPC), conformada por los Estados Miembros y Asociados del bloque, Brasil y Uruguay han emprendido el desafío conjunto de realizar la primera candidatura de un bien cultural a la Lista del Patrimonio Cultural del MERCOSUR (LPCM).

De acuerdo al Reglamento para el Reconocimiento del Patrimonio Cultural del MERCOSUR – aprobado por la VI Reunión de la Comisión del Patrimonio Cultural del MERCOSUR Cultural (Córdoba, mayo 2012) y ratificado por la XXXIII Reunión de Ministros de Cultura del MERCOSUR – el objetivo de la figura Bien Cultural del MERCOSUR, apunta a promover procesos que conciban al Patrimonio Cultural como camino para el diálogo, la integración y el desarrollo regional. Construir puentes, conectar espacios e integrar naciones.

La Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación (Uruguay) y el Instituto del Patrimonio Histórico y Artístico Nacional (Brasil) han considerado en la IV Reunión de la CPC (Asunción, mayo 2011) la oportunidad de nominar al Puente Internacional Barón de Mauá a la LPCM, ratificándose tal decisión durante la V Reunión, celebrada en octubre de 2011 en la ciudad de Montevideo. Dicha intención sitúa al bien cultural como testigo de la particular dinámica transfronteriza



Foto: Eduardo Tavares.



dinâmica transfronteiriça binacional, assim como símbolo da vocação de integração entre os países da região.

Com esta candidatura, nossos países empreendem o desafio de desenvolver uma gestão comum do bem, transcendendo as lógicas específicas nacionais e enriquecendo-se mutuamente, graças aos aprendizados adquiridos no processo. Esse caminho tem como fundamento a intenção compartilhada entre as instituições em entender o Patrimônio Cultural como uma ferramenta para a inclusão social e como motor para o desenvolvimento territorial.

Desta maneira, inicia-se um caminho para a fruição e acesso pleno dos cidadãos à Ponte Internacional Barão de Mauá, intensificando seu poder de coesão, articulação e integração regional.

binacional, así como símbolo de la vocación de integración entre los países de la región.

Con esta candidatura, nuestros países se abocan a desarrollar una gestión común del bien, trascendiendo las lógicas específicas nacionales y enriqueciéndose mutuamente, gracias a los aprendizajes adquiridos en el proceso. Este camino tiene como trasfondo la vocación compartida de ambas instituciones, entendiendo al Patrimonio Cultural como herramienta para la inclusión social y como motor para el desarrollo territorial.

De esta manera, se inicia un camino hacia el goce y acceso pleno de los ciudadanos al Puente Internacional Barón de Mauá, intensificando su poder de cohesión, articulación e integración interestatal y regional.



Foto: Eduardo Tavares.





3. DESCRIÇÃO

3.1. Síntese Histórica

3.1.1. O espaço fronteiriço

A ponte Internacional Barão de Mauá, foi construída sobre o Rio Jaguarão, unindo Rio Branco e Jaguarão.

A cidade uruguaia de Rio Branco encontra-se no Departamento de Cerro Largo¹, ao noroeste do país, limitando-se a oeste com o Departamento de *Durazno*; a norte com os departamentos de *Rivera* e *Tacuarembó*; a sul com o Departamento de *Treinta y Tres*; e a leste com o Brasil (Estado do Rio Grande do Sul). Rio Branco está localizada a 76 km a leste da capital departamental, a cidade de Melo. Segundo os dados do Instituto Nacional de Estadística do Uruguai, em 2011, o Departamento contava com 84.698 habitantes, dos quais 14.604 vivendo em Rio Branco.²

A cidade brasileira de Jaguarão encontra-se no Estado de Rio Grande do Sul, no sul do país, limitando-se a oeste com a Argentina; a norte com o Estado de Santa Catarina; a leste com o Oceano Atlântico; e, ao sul com o Uruguai (Departamento de Cerro Largo). Jaguarão está localizado a 349 km ao sul da capital estadual, a cidade de Porto Alegre. De acordo com os

1. O nome deste departamento provém do ramal mais importante da *Cuchilla Grande* que, à altura da localidade de Arbolito, apresenta uma cadeia de colinas encadeadas umas às outras.

2. Dados extraídos de <http://www.ine.gub.uy/censos2011/resultadosfinales/cerrolargo.html>

3. DESCRIPCIÓN

3.1. Síntesis Histórica

3.1.1. El espacio fronterizo

El puente Internacional *Barón de Mauá*, fue construido sobre el Río Yaguarón, uniendo las ciudades de Río Branco (Uruguay) y Yaguarón (Brasil).

La ciudad de Río Branco se encuentra en el Departamento de Cerro Largo¹, localizado al noreste del país; y que limita al oeste con el Departamento de Durazno, al norte con Rivera y Tacuarembó, al este con Brasil (Río Grande del Sur) y al sur con el Departamento de Treinta y Tres. Río Branco está ubicada a 76 km. hacia el este de la capital departamental, la ciudad de Melo. Según los datos preliminares del censo levantado por el INE (Instituto Nacional de Estadística) en 2011, el Departamento cuenta con 84.698 habitantes, de los cuales 14.604 viven en Río Branco.²

La ciudad brasileña de Jaguarão se encuentra en el Estado de Río Grande del Sur, en el sur del país, limitando al oeste con Argentina; al norte con el Estado de Santa Catarina; al leste con el Océano Atlántico; y, al sur con Uruguay (Departamento de Cerro Largo). Jaguarão está ubicado a 349 km al sur de la capital estatal, la ciudad de Porto Alegre. De acuerdo con los datos

1. El nombre de este departamento, proviene del ramal más importante de la *Cuchilla Grande*, que a la altura de la localidade de Arbolito, presenta una cadena de cerros eslabonados unos a otros.

2. Datos extraídos de <http://www.ine.gub.uy/censos2011/resultadosfinales/cerrolargo.html>



dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, em 2013, o Estado contava com 11,16 habitantes, dos quais 21.931 vivendo em Jaguarão.³

A fronteira uruguaio-brasileira tem uma extensão de 1068 Km. A zona compreendida entre Rio Branco e Jaguarão configura um espaço tipicamente fronteiriço, com um constante movimento de pessoas em uma e outra direção. As relações estabelecidas geram uma fronteira “dinâmica” no sentido de ser uma “área extensa, com intensa interdependência econômica e social, múltiplas interações transfronteiriças entre populações

del Instituto Brasileño de Geografía y Estadística, en 2013, el Estado contaba con 11,16 habitantes, de los cuales 21.931 viviendo en Jaguarão.³

La frontera uruguayo-brasileña tiene una extensión de 1068 Km. La zona comprendida entre Rio Branco y Jaguarão configura un espacio típicamente fronterizo, de modo que constituye una zona permeable con un constante movimiento de personas en una y otra dirección, así como relaciones comerciales, empresas conjuntas, vías de comunicación y una cultura compartida, entre otros factores de interacción comunes. Las relaciones establecidas generan una frontera “dinámica” en el entendido de ser un “área extensa, con intensa interdependencia

3. Dados extraídos de <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=431100>

3. Datos extraídos de <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=431100>



estabelecidas em torno ao eixo limítrofe, movimentos migratórios de caráter trabalhista e assimetrias de peso diverso.”⁴ O estudo da história do espaço transfronteiriço ao longo dos séculos evidencia a permanência de vínculos duradouros familiares e cotidianos, assim como políticos, interiorizados pelos povoadores.

É importante considerar que, previamente à existência da Ponte Mauá (1930), orientais⁵ e rio-grandenses se deslocaram para além do rio Jaguarão utilizando precárias embarcações, construindo uma dinâmica compartilhada, que logo se fortaleceria com a nova construção.

3.1.2. Limites e delimitação dos Estados na faixa fronteira

O processo emancipatório das colônias espanholas desenvolveu-se durante o período 1810-1824. As revoluções na América se associam tanto a fatores externos quanto internos: a conjuntura política espanhola, fruto da invasão Napoleônica em 1808⁶, assim como o descontentamento colonial, junto à paulatina ascensão da ingerência da Inglaterra no continente, especialmente no Rio da Prata, conduziu a movimentos que reivindicavam

4. CLEMENTE, Isabel. **La región de frontera Uruguay-Brasil y la relación binacional: pasado y perspectivas**. *Revista Uruguaya de Ciencia Política* - Vol. 19 N°1 - ICP – Montevideo, 2008.

5. Denominação também conferida aos nascidos no Uruguai.

6. A coroa espanhola havia outorgado permissão às tropas francesas que se dirigiam a Portugal com o objetivo de invadir aquele país aliado da Inglaterra, que se negava a cumprir os bloqueios franceses.

económica y social, múltiples interacciones transfronterizas entre poblaciones establecidas en torno al eje limítrofe, movimientos migratorios de carácter laboral y asimetrías de peso diverso.”⁴ El estudio de la historia del espacio transfronterizo a lo largo de los siglos evidencia la permanencia de vínculos familiares y cotidianos, así como políticos, de larga duración y naturalizados por los pobladores.

Es importante considerar que, previamente a la existencia da Ponte Mauá (1930), orientales⁵ y rio-grandenses se desplazaron para allá del río Jaguarão utilizando embarcaciones precarias, construyendo una dinámica compartida, que luego se fortalecería con la nueva construcción.

3.1.2. Límites y delimitación de los Estados en la faja fronteriza.

El proceso emancipatorio de las colonias españolas se desarrolló durante el período 1810-1824. Las revoluciones en América se asocian tanto a factores externos como internos: la coyuntura política española, fruto de la invasión Napoleónica en 1808⁶, así como el descontento colonial, junto al paulatino ascenso de la injerencia de Inglaterra en el continente, especialmente en el Río de la Plata, devino en movimientos que reivindicaban la igualdad

4. CLEMENTE, Isabel. **“La región de frontera Uruguay-Brasil y la relación binacional: pasado y perspectivas”**, *Revista Uruguaya de Ciencia Política* - Vol. 19 N°1 - ICP – Montevideo, 2008.

5. En referencia a los nacidos en Uruguay.

6. La Corona española había otorgado permiso a las tropas francesas que se dirigían a Portugal con el objetivo de invadir aquel país aliado de Inglaterra que se negaba a cumplir los bloqueos franceses.

a igualdade política e econômica, fruto do desgaste do chamado “pacto colonial”. Igualmente, deve-se considerar a influência que tiveram a Independência dos Estados Unidos (1776) e a Revolução Francesa (1789), como geradoras de discussão e pensamento, assim como de experiências nos territórios americanos.

O processo revolucionário no Rio da Prata eclodiu em 1810 pela instalação da Junta de Maio na cidade de Buenos Aires. No Lado Oriental, iniciou-se em 1811, no campo, enquanto Montevideu continuou fiel às autoridades espanholas.⁷

A primeira etapa da causa emancipatória foi liderada pelo capitão de guarda de fronteira José Gervasio Artigas (1764-1850)⁸, o qual não se curvou ante a causa montevidiana, aos interesses centralistas portenhos e à invasão luso-brasileira (1811, Primeira campanha Cisplatina). As forças orientais foram vencidas em 1820 por tropas sob o comando de Carlos F. Lecor (1764-1836)⁹. Assim, a invasão luso-brasileira pôs fim ao período artiguista, tendo lugar durante os anos 1817-1825, como produto da ocupação e domínio da província Oriental, primeiro por parte de Portugal (1817-24) e depois pelo Brasil (1824-25). Durante esses anos, o território passaria a se denominar Província Cisplatina e

política y económica, fruto del desgaste del llamado “pacto colonial”. Igualmente, se debe considerar la influencia que tuvieron la Independencia de los Estados Unidos (1776), así como la Revolución Francesa (1789), como generadoras de debate y pensamiento, así como de experiencias en los territorios americanos.

El proceso revolucionario en el Río de la Plata eclosionó en 1810 tras la instalación de la Junta de Mayo en la ciudad de Buenos Aires. En la Banda Oriental, se inició en 1811, en el campo, mientras Montevideo permaneció fiel a las autoridades españolas.⁷

La primera etapa de la causa emancipatoria estuvo liderada por el capitán de blandengues José Gervasio Artigas (1764-1850)⁸, el cual se reveló ante la causa realista montevidiana, los intereses centralistas porteños y la invasión luso-brasileña. Finalmente las fuerzas orientales fueron vencidas por tropas al mando de Carlos F. Lecor.⁹ La invasión luso-brasileña puso fin al período artiguista y tuvo lugar durante los años 1817-1825, producto de la ocupación y dominio de la provincia Oriental, primero por parte de Portugal (1817-24) y luego de Brasil (1824-25). Durante esos años el territorio pasaría a denominarse Provincia Cisplatina y un número importante de tierras y propiedades

7. Deve-se mencionar o papel que desempenhou a Junta de Montevideu de 1808, sendo a primeira na América análoga às realizadas na Espanha.

8. Para ler mais sobre o processo revolucionário: FREGA, Ana. *Historia regional e independencia del Uruguay*. Proceso histórico y revisión crítica de sus relatos. Montevideo, EBO, 2009.

9. Após vencidas as tropas orientais, Artigas emigrou ao Paraguai, onde morreria em 1850.

7. Debe mencionarse el papel que jugó la Junta de Montevideo de 1808, siendo la primera en América y análoga a las realizadas en España.

8. Para leer más sobre el proceso revolucionario: FREGA, Ana. *Historia regional e independencia del Uruguay*. Proceso histórico y revisión crítica de sus relatos, Montevideo, EBO, 2009.

9. Luego de vencidas las tropas orientales en 1820, Artigas emigró al Paraguay, en donde moriría en 1850.



um número importante de terras e propriedades passaram para as mãos de proprietários brasileiros.¹⁰

O processo emancipatório culminou com a intervenção da Inglaterra e a mediação diplomática implantada com o objetivo de criar um Estado independente, alheio aos interesses da Confederação Argentina e do Brasil. O estabelecimento dos limites do nascente Estado Oriental configurou um problema para as novas autoridades orientais. A *Convenção Preliminar da Paz* de 1828¹¹ estabeleceu a independência, configurando um frágil Estado submetido às ingerências do Império do Brasil e da Confederação Argentina, sem estabelecer claramente os limites territoriais do país, ficando desprotegida a fronteira oriental com o Brasil. A revisão da medida ficou fixada para cinco anos depois do Juramento da Constituição. Tanto o governo de Fructuoso Rivera (1784-1854)¹², como o do Manuel Oribe (1792-1857)¹³, tentaram, infrutiferamente, fixar os limites históricos do Lado Oriental, formulados no Tratado de *San Ildefonso* (1777) entre Espanha e Portugal. Até meados do século XIX, as autoridades orientais pretenderam estabelecer os limites territoriais do novo Estado.

pasaron a manos de propietarios brasileños.¹⁰

El proceso emancipatorio culminó tras la intervención de Inglaterra y la mediación diplomática desplegada con el objetivo de crear un Estado independiente ajeno a los intereses de la Confederación Argentina y del Brasil. El establecimiento de los límites del nascente Estado Oriental configuró un problema para las nuevas autoridades orientales. La *Convención Preliminar de Paz* de 1828¹¹ estableció la independencia, configurando un débil Estado sometido a las injerencias del Imperio de Brasil y la Confederación Argentina, sin establecer claramente los límites territoriales del país, quedando desprotegida la frontera oriental con Brasil. La revisión de la medida quedaba fijada para cinco años después a la Jura de la Constitución. Tanto el gobierno de Fructuoso Rivera¹², como el de Manuel Oribe¹³, intentaron, infructuosamente, fijar los límites históricos de la Banda Oriental, formulados en el tratado de *San Ildefonso* (1777) entre España y Portugal. Hasta mediados del siglo XIX las autoridades orientales pretendieron establecer los límites territoriales del nuevo Estado.

10. CASTELLANOS, Alfredo. *La Cisplatina, la Independencia y la República caudillesca, 1820-1838*. Montevideo, EBO, 1998.

11. Convenção celebrada no Rio de Janeiro entre representantes do Império de Brasil e das Províncias Unidas do Rio da Prata.

12. Um dos fundadores do Partido *Colorado*, foi o primeiro presidente constitucional durante o período 1830-1835.

13. Fundador do Partido *Blanco*. Foi eleito segundo presidente constitucional, no ano de 1835. Durante seu governo sucedeu F. Rivera, e assim as lutas que dariam início à Guerra Grande (1839-1852).

10. CASTELLANOS, Alfredo. *La Cisplatina, la Independencia y la República caudillesca, 1820-1838*, Montevideo, EBO, 1998.

11. Convención celebrada en Río de Janeiro entre representantes del Imperio de Brasil y de las Provincias Unidas del Río de la Plata.

12. Fundador de la divisa colorada, fue el primer presidente constitucional durante el período 1830-1835.

13. Fundador de la divisa blanca, fue elegido segundo presidente constitucional en el año 1835. Durante su gobierno sucedió el levantamiento de F. Rivera, y así las luchas que darían inicio a la Guerra Grande (1839-1852).

O conflito bélico denominado Guerra Grande¹⁴ (1839-1852) mergulhou o Estado Oriental em um conflito regional e internacional ao se enfrentarem forças orientais dos partidos *blanco* e *colorado*, com unitários e federais da Argentina, respectivamente, assim como pela intervenção militar e diplomática de Brasil,¹⁵ França e Inglaterra. A paz no território oriental foi alcançada em 8 de outubro de 1851, amparada pelos tratados entre Uruguai e Brasil de 12 de outubro desse mesmo ano.

Os tratados foram: de aliança, de extradição, de prestação e socorros, de comércio e navegação e de limites. Esses mesmos tiveram singular importância no futuro do país, pois estabeleceram medidas socioeconômicas e políticas fundamentais.¹⁶ Através do tratado de limites, estes ficaram definidos sem respeitarem os limites impostos pelo Tratado de *San Ildefonso*

El conflicto bélico denominado Guerra Grande¹⁴ (1839-1852) sumió al Estado Oriental en un conflicto regional e internacional al enfrentarse fuerzas orientales de las divisas blanca y colorada, con unitarios y federales de Argentina, y poderes de Brasil¹⁵, así como con Francia e Inglaterra. La paz en el territorio oriental se alcanzó el 8 de octubre de 1851, siendo complementada a través de los tratados entre Uruguay y Brasil del 12 de octubre de ese mismo año.

Los tratados fueron: de alianza, de extradición, de prestación y socorros, de comercio y navegación y de límites. Los mismos tuvieron singular importancia en el futuro del país, pues establecieron medidas socioeconómicas y políticas fundamentales.¹⁶ A través del tratado de límites, estos quedaron definidos sin respetar los límites impuestos por el Tratado de *San Ildefonso*

14. Nas palavras de José P. Barrán, o conflito foi: “[...] *la lucha internacional entre la América española y la Europa industrial; pugna rioplatense, entre tendencias extranjerizantes y liberales; entre federales y unitarios en Argentina; blancos y colorados en el Estado Oriental; intentos hegemónicos tendientes a la reconstrucción del virreinato de Buenos Aires y combate por sobrevivir del Uruguay y el Paraguay.*” BARRÁN, José P. *Apogeo y crisis del Uruguay pastoril y caudillesco. 1839-1875*. Montevideo, EBO, 1975, p. 5. Para aprofundar, ver este livro.

15. As forças rebeldes dos Farrapos (1835-1845) foram aliadas do governo *colorado* liderado por F. Rivera. Mais tarde, o governo de Brasil integrou a chamada Tríplice Aliança, mediante o tratado que se firmou em 29 de maio de 1851, com os aliados *colorados* (do chamado Governo da Defesa) e Entre Rios (unitários). Pelo acordo, comprometiam-se a derrubar o Governo de Cerrito (*blanco*) e a Confederação federal, a mando de Juan M. Rosas.

16. Para aprofundar o tema, ver: BARRÁN, José P. *Apogeo y crisis del Uruguay pastoril y caudillesco. 1839-1875*. Montevideo, EBO, 1975, pp. 39-40.

14. En las palabras de José P. Barrán, el conflicto fue: “[...] *la lucha internacional entre la América española y la Europa industrial; pugna rioplatense, entre tendencias extranjerizantes y liberales; entre federales y unitarios en Argentina; blancos y colorados en el Estado Oriental; intentos hegemónicos tendientes a la reconstrucción del virreinato de Buenos Aires y combate por sobrevivir del Uruguay y el Paraguay.*” BARRÁN, José P. *Apogeo y crisis del Uruguay pastoril y caudillesco. 1839-1875*. Montevideo, EBO, 1975, p. 5.

15. Las fuerzas rebeldes de los Farrapos (1835-1845) fueron aliadas del gobierno *colorado* liderado por F. Rivera. Más tarde, el gobierno de Brasil integró a la llamada Tríplice Alianza, mediante el tratado que se firmó en 29 de mayo de 1851, con los aliados *colorados* (del llamado Gobierno de la Defensa) y Entre Ríos (unitarios). Por el acuerdo, se comprometían a derrocar al Gobierno de Cerrito (*blanco*) y a la Confederación federal, bajo las ordenes de Juan M. Rosas.

16. Para profundizar el tema, ver: BARRÁN, José P. *Apogeo y crisis del Uruguay pastoril y caudillesco. 1839-1875*. Montevideo, EBO, 1975, pp. 39-40.



de 1777.¹⁷ Nesse sentido, assegurou-se ao Brasil a navegação exclusiva da Lagoa Mirim e do Rio Jaguarão, renunciando a territórios sobre os quais Uruguai tinha direitos por tratados anteriores. O tratado de prestação e socorros comprometeu o Brasil a fornecer um subsídio mensal de 60.000 *patacones* (aproximadamente U\$72.000), enquanto o Estado Oriental se declarava devedor dos empréstimos realizados pelo Barão de Mauá ao governo colorado. A quantidade endividada pensava-se que poderia ser paga a partir das rendas das Aduanas.

A partir de 1870, o Uruguai manifesta uma postura de isolamento da política dos países da região. Paulatinamente, a regionalização dos conflitos políticos internos ficou restringida a uma área localizada na fronteira sem comprometer a relação binacional, mesmo quando as revoluções¹⁸ ocorridas tiveram em suas filas muitos rio-grandenses e o território limítrofe foi base de operações ou refúgio, ou quando muitos combatentes na Revolução Federalista no Rio Grande do Sul, em 1893, eram de Cerro Largo.¹⁹

Por outra parte, com a proclamação da República no Brasil (1889), o governo brasileiro manifestou em diversas instruções a seus ministros a intenção de reativar as negociações

de 1777.¹⁷ Asimismo, se aseguró a Brasil la navegación exclusiva de la Laguna Merín y el Río Yaguarón, renunciando a territorios sobre los cuales Uruguay tenía derechos por tratados anteriores. El tratado de prestación y socorros comprometió Brasil a suministrar un subsidio mensual de 60.000 patacones (aproximadamente U\$72.000), mientras el Estado Oriental se declaraba deudor de los préstamos realizados por el Barón de Mauá al gobierno colorado. La cantidad endeudada se imaginaba que podría ser pagada a partir de las rentas de las Aduanas.

A partir de 1870 Uruguay manifesta una postura de aislamiento de la política de los países de la región. Paulatinamente la regionalización de los conflictos políticos internos quedó restringida a un área localizada en la frontera sin comprometer la relación binacional, aún cuando las revoluciones¹⁸ que hubo tuvieron en sus filas a muchos riograndenses y el territorio limítrofe fue base de operaciones o refugio, o cuando muchos combatientes en la revolución en Río Grande en 1893 eran oriundos de Cerro Largo.¹⁹

Por otra parte, con la proclamación de la República en Brasil (1889), el gobierno brasileño manifestó en diversas instrucciones a sus ministros la intención de reactivar las

17. BORUCKI, Alex, CHAGAS, Karla, STALLA, Natalia. *Esclavitud y Trabajo, Un estudio sobre los afrodescendientes en la frontera uruguaya. (1835-1855)*. Montevideo: Pulmón Ediciones, 2004, p. 127.

18. Exemplo disto foram a revolução das Lanças, liderada por Timoteo Aparicio (1870-1872) e dos levantamentos do caudillo blanco Aparicio Saravia durante fins do século XIX e princípios do XX.

19. CLEMENTE, op. cit., p. 172.

17. BORUCKI, Alex, CHAGAS, Karla, STALLA, Natalia. *Esclavitud y trabajo. Un estudio sobre los afrodescendientes en la frontera uruguaya (1835-1855)*, Montevideo, Pulmón Ediciones, 2009, p. 127.

18. Ejemplo de esto fueron la *Revolución de las Lanzas*, liderada por Timoteo Aparicio (1870-1872) y los levantamientos del caudillo blanco Aparicio Saravia durante fines del siglo XIX y principios del XX.

19. CLEMENTE, op. cit., p. 172.

com Uruguai com o objetivo de liquidar a dívida.²⁰ Por isso, desde meados do século XIX o Estado uruguaio enviou diversas missões ao Império brasileiro com o fim de negociar um acordo sobre a delimitação da fronteira. Para a diplomacia oriental, a questão dos portos sobre o Rio Jaguarão e a Lagoa Mirim era crucial para os interesses do comércio local e para a saída ao oceano. Como demonstram as pesquisas na história econômica, essas vias constituíam um eixo de comunicações de importância vital.²¹

As negociações que desembocaram no tratado de limites de 1908 foram reservadas até que, em outubro do mesmo ano, o projeto de tratado passou à discussão do Conselho de Ministros. Segundo o “Tratado entre os Estados Unidos do Brasil e da República Oriental do Uruguai, relativo às Fronteiras na Lagoa Mirim e o Rio Jaguarão e o Comércio e a Navegação nessas Paragens”, os limites em Jaguarão e a Lagoa dos Patos ficavam estabelecidos pela linha do talwegue.²² Ademais, reconhecia-se à marinha mercante e de guerra uruguaia o direito de navegar pelo rio São Gonçalo e pela Lagoa dos Patos, situados na área de jurisdição brasileira. O Tratado foi firmado no Rio de Janeiro em 30 de outubro de 1909.²³ Por outra parte, no que diz respeito ao trânsito, antes de 1910 o cruzamento se fazia exclusivamente com barcos brasileiros. Mais tarde, com a assinatura do tratado de

negociaciones con Uruguay con el objetivo de liquidar la deuda.²⁰ Por ello, desde mediados del siglo XIX el Estado uruguayo envió diversas misiones al Imperio brasileño con el fin de negociar un acuerdo sobre la delimitación de la frontera. Para la diplomacia oriental, la cuestión de los puertos sobre el Río Jaguarão y la Lagoa Mirim era crucial para los intereses del comercio local y para la salida al océano. Como demuestran las investigaciones en la historia económica, esas vías constituían un eje de comunicaciones de importancia vital.²¹

Las negociaciones que desembocaron en el tratado de límites de 1908 fueron reservadas hasta que en octubre de 1908 el proyecto de tratado pasó a la discusión del Consejo de Ministros. Según el “*Tratado entre los Estados Unidos del Brasil y la República Oriental del Uruguay, relativo a las Fronteras en la Laguna Merín y el Río Yaguarón y el Comercio y la Navegación en esos Parajes*”, los límites en el Yaguarón y la Laguna de los Patos quedaban establecidos por la línea del *talweg*.²² Además se reconocía a la marina mercante y de guerra uruguaya el derecho de navegar por el Río San Gonzalo y la Laguna de los Patos, situados en área de jurisdicción brasileña. El Tratado fue firmado en Río de Janeiro el 30 de octubre de 1909.²³ Por otra parte, en lo que respecta al tránsito, antes de 1910 el cruce se hacía

20. COELHO, Everton. Brasil e Uruguai: uma dívida que virou ponte. *Revista da Graduação*, Vol. 1, No 2, 2008, p. 17.

21. CLEMENTE, op. cit., p. 176.

22. Para ver os limites consultar: <<http://www.sgm.gub.uy/index.php/informacion-territorial/limites-con-brasil>>

23. CLEMENTE, op. cit., p. 177.

20. COELHO, Everton. “Brasil e Uruguai: uma dívida que virou ponte”, *Revista da Graduação*, Vol.1, Nº2, 2008, p. 17.

21. CLEMENTE, op. cit., p. 176.

22. Para ver los límites consultar: <http://www.sgm.gub.uy/index.php/informacion-territorial/limites-con-brasil>

23. CLEMENTE, op. cit., p. 177.



limites, criou-se um serviço desenvolvido por quatro balsas de cada um dos países.

Durante a presidência uruguaia de Feliciano Viera (1915-1919), o chanceler uruguaio Baltasar Brum e o Ministro de Relações Exteriores do Brasil Nilo Peçanha retomaram as negociações em torno à dívida do Uruguai com o Brasil pelos tratados de 1851 (tratado de prestação e socorros), que ainda não havia sido liquidada e que havia sido acrescida com a participação na Guerra do Paraguai (1864-1870).²⁴ O montante fixado, de acordo com as estimativas, foi de cinco milhões de pesos fortes uruguaio equivalentes a um milhão, sessenta e três mil oitocentos vinte e nove libras esterlinas. Em 22 de julho de 1918, Uruguai e Brasil firmaram um novo tratado pelo qual se comprometiam a impulsionar a criação de uma ponte que uniria ambas as margens do rio Jaguarão.²⁵ O documento comprometia o governo uruguaio a saldar a dívida em troca do pagamento dos custos de construção.

A década de 1930 inaugurou uma nova conjuntura política e econômica na América Latina e no mundo. A queda da Bolsa de Nova York provocou uma crise no ano 1929, que levou a uma fratura socioeconômica em nível mundial. Entretanto, na América Latina, os efeitos não se sentiriam imediatamente, senão uns anos depois. Em 1930, o Uruguai celebrava seu primeiro

exclusivamente con barcos brasileños. Más tarde, tras la firma del tratado de límites se creó un servicio desarrollado por cuatro botes de cada uno de los países.

Bajo la presidencia de Feliciano Viera (1915-1919), el canciller uruguayo Baltasar Brum y el Ministro de Relaciones Exteriores del Brasil Nilo Peçanha retomaron las negociaciones en torno a la deuda del Uruguay con Brasil por los tratados de 1851 (tratado de prestación y socorros) que aún no se había liquidado y que se había acrecentado tras la participación en la Guerra del Paraguay (1864-1870).²⁴ El monto fijado de acuerdo a las estimaciones fue de cinco millones de pesos fuertes uruguayos, equivalentes a un millón sesenta y tres mil ochocientos veintinueve libras esterlinas. El 22 de julio de 1918, Uruguay y Brasil firmaron un nuevo tratado por el cual se comprometían a impulsar la creación de un puente que uniera ambas márgenes del Río Yaguarón.²⁵ El documento comprometía al gobierno uruguayo a saldar la deuda a cambio del pago de los costos de la construcción.

La década del 30 inauguró una nueva coyuntura política y económica en Latinoamérica y el mundo. La caída de la bolsa de Nueva York provocó la crisis del año 29 que llevó a una fractura socioeconómica a nivel mundial. Sin embargo, en Latinoamérica los efectos no se sentirían inmediatamente, sino unos años después. En 1930, Uruguay celebraba

24. Também conhecida pelo nome de Guerra da Tríplice Aliança, onde as forças brasileiras, argentinas e orientais enfrentaram o Paraguai.

25. AICARDI, Jorge. *Río Branco un enfoque histórico y su realidad actual de cara al año 2000*. Impresora del ejército, 1992, p. 37.

24. También conocida con el nombre de *Guerra de la Triple Alianza* en donde las fuerzas brasileñas, argentinas y orientales se enfrentaron al Paraguay.

25. AICARDI, Jorge. *Río Branco un enfoque histórico y su realidad actual de cara al año 2000*. Impresora del ejército, 1992, p. 37.

centenário como país independente. Por outra parte, no Brasil se instalava o governo de Getúlio Vargas, dando início ao período conhecido como República Nova.²⁶

3.1.3. A formação das povoações de Rio Branco e Jaguarão

O processo de ocupação territorial do Rio da Prata foi marcado pelas medidas de colonização produzidas frente à rivalidade entre as monarquias espanhola e portuguesa pela formação de seus impérios coloniais. O enfrentamento obedeceu ao objetivo de consolidar o poder econômico e territorial no continente de cada uma das monarquias. O temor da expansão portuguesa determinou a ocupação, conquista e colonização dos povoados *Santa María del Buen Aire* (1536), *Nuestra Señora de Asunción* (1537) e, muito tardiamente, o Lado Oriental. Esse último foi considerado pelos espanhóis “terras de nenhum proveito” conquanto não dispusessem de riquezas minerais diferentemente de outras zonas colonizadas. A introdução de gado durante o século XVI possibilitou a criação das chamadas “minas de carne e couro” características da pradaria oriental, que deram relevância econômica à

su primer centenario como país independiente. Por otro lado, en Brasil se instalaba el gobierno de Getulio Vargas, dando inicio al período conocido como República Nova.²⁶

3.1.3. La formación de las poblaciones de Río Branco y Jaguarón

El proceso de ocupación territorial del Río de la Plata se enmarcó en las medidas de colonización producidas ante la rivalidad entre las monarquías española y portuguesa por la formación de sus respectivos imperios coloniales. El enfrentamiento obedeció al objetivo de consolidar el poder económico y territorial en el continente de cada una de las monarquías. El temor a la expansión portuguesa determinó la ocupación, conquista y colonización de los poblados Santa María del Buen Aire (1536), Nuestra Señora de Asunción (1537) y muy tardíamente la Banda Oriental. Este último fue considerado por los españoles “tierras de ningún provecho” aunque no dispusieran de riquezas minerales diferentemente de otras zonas colonizadas. La introducción ganadera durante el siglo XVI posibilitó la creación de las llamadas “minas de carne y cuero” características de la pradera oriental, que dieron relevancia eco-

26. Getúlio Vargas (1882-1954) nasceu na cidade de São Borja, no Brasil. Em 1928 foi eleito governador do Estado do Rio Grande do Sul, e dois anos mais tarde assumiria a presidência do país com o triunfo da revolução encabeçada por ele. Governou durante quatro períodos: 1930-1945 (governo provisório); 1934-1937 (governo constitucional); 1937-1945 (Estado Novo), 1951-1954, (presidente eleito por voto direto). FAUSTO, Boris. *História Concisa do Brasil*. São Paulo: Edusp, 2006.

26. Getulio Vargas (1882-1954) nació en la ciudad de San Borja. En 1928 fue electo gobernador del Estado de Río Grande, y dos años más tarde asumiría la presidencia tras el triunfo de la revolución encabezada por él. Gobernó durante cuatro períodos: 1930-1934 (gobierno provisorio); 1934-1937 (gobierno constitucional); 1937-1945 (Estado Novo), 1951-1954, (presidente electo por voto directo). FAUSTO, Boris. *História Concisa do Brasil*, Brasil, Edusp, 2006.



zona.²⁷ As ações pelo controle territorial levaram à fundação de vilas e cidades; os espanhóis fundaram *Santo Domingo de Soriano* (1624), enquanto a Colônia do Sacramento foi criada pelos portugueses em 1680, esta última com o objetivo de estabelecer o domínio português até a margem oriental. A criação do vice-reinado do Rio da Prata (1776), por parte da coroa espanhola, obedeceu ao desejo de uma melhor organização assim como uma maior presença e domínio no território. Sua capital se estabeleceu em Buenos Aires e foi designado Pedro de Cevallos (1715-1778) como primeiro vice-rei.

Por outra parte, os limites entre os domínios das coroas foram estabelecidos pelo Tratado de Paz de *San Ildefonso*, assinado em 1777. De acordo com o documento, a Espanha ficava com Colônia e as Missões ao norte, de modo que a fronteira pela margem oriental ficava delimitada pelo arroio Chuí, o São Miguel, a borda da Lagoa Mirim e uma linha que chegava até a desembocadura do Pepirí-Guazú no rio Uruguai. Dessa forma, os espanhóis obteriam a navegação exclusiva do Rio da Prata. Embora disposto no papel, o acordo, com efeito, não teve aplicação.

3.1.3.1. A CIDADE DE RIO BRANCO: FUNDAÇÃO E EVOLUÇÃO

O povoado de Cerro Largo data de 1792, a partir da iniciativa do Vice-rei Nicolás Arredondo (1726-c.1802)²⁸ quando estabeleceu

27. O governador de Assunção Hernando Arias de Saavedra, também conhecido como *Hernandarias*, enviou ao território do Lado Oriental gado bovino e cavalos durante o período 1611-1617. Além disso, em meados do século XVII, somaram-se animais provenientes das reduções jesuíticas.

28. Ocupou o cargo de Vice-rei do Rio da Prata durante o período 1789-1795.

nômica a la zona.²⁷ Las acciones por el control territorial llevaron a la fundación de villas y ciudades; los españoles fundaron Santo Domingo de Soriano (1624), mientras que la ciudad de Colonia del Sacramento fue creada por los portugueses en 1680, esta última con el objetivo de establecer el dominio portugués hasta la Banda Oriental. La creación del Virreinato del Río de la Plata (1776) por parte de la corona española obedeció al deseo de una mejor organización así como una mayor presencia y dominio en el territorio. Su capital se estableció en Buenos Aires y se designó a Pedro de Cevallos como primer Virrey.

Por otro lado, los límites entre los dominios de las coronas fueron establecidos por el Tratado de Paz de San Ildefonso, firmado en 1777. De acuerdo al documento, España se quedaba con Colonia y las Misiones del norte, de modo que la frontera por la Banda Oriental, quedaba delimitada entre el Arroyo Chuy, el San Miguel, la orilla de la Laguna Merín y una línea que llegaba hasta la desembocadura del Pepirí-Guazú en el Río Uruguay. De esa forma, los españoles obtendrían la navegación exclusiva del Río de la Plata. Aunque dispuesto en papel, el acuerdo, con efecto, no tuvo aplicación.

3.1.3.1. LAS CIUDAD DE RÍO BRANCO: FUNDACIÓN Y EVOLUCIÓN

Cerro Largo data de 1792, a partir de la iniciativa del Virrey Nicolás Arredondo (1726-c.1802)²⁸ cuando ordenó establecer

27. El gobernador de Asunción Hernando Arias de Saavedra, *Hernandarias* envió al territorio de la Banda Oriental ganado vacuno y caballar durante el período 1611-1617. Además, a mediados del siglo XVII, se sumaron animales provenientes de las reducciones jesuíticas.

28. Ocupó el cargo de Virrey del Río de la Plata durante el período 1789-1795.

a “Guarda Militar de Cerro Largo”, com o objetivo de paralisar as ações portuguesas na referida zona. Dessa forma constituiu-se em uma sede dos destacamentos que recorriam à fronteira do lado oriental, para combater o contrabando produto dos constantes rebanhos de gado ou “vaquerías”.²⁹ As cidades de Rio Branco e Jaguarão surgiram destas medidas, ao ser criada a *Guardia de Arredondo*, situada na margem norte do rio Jaguarão, no atual território brasileiro.³⁰ Poucos anos depois, a guarda se trasladou à margem direita do canal fluvial, no território da atual cidade de Rio Branco, onde se estabeleceram os primeiros povoadores no final do século XVIII. Com a independência oriental, o primeiro presidente constitucional do Uruguai, Fructuoso Rivera, promoveu uma política de povoamento que resultou no *Pueblo Arredondo*. No caso de Jaguarão, a partir da antiga guarda espanhola, os portugueses fundaram em 1802 a *Guarda da Lagoa e do Cerrito*, nos arredores, onde se desenvolveu o povoado de *Espírito Santo do Cerrito de Jaguarão*.³¹

Em 6 de julho de 1853, o Parlamento Nacional uruguaio aprovou que o antigo povo *Arredondo* passasse a se denominar *Villa Artigas*, em

la “Guardia Militar de Cerro Largo”, con el objetivo de paralizar las acciones portuguesas en dicha zona. De esta forma se constituyó en una sede de los destacamentos que recorrían la frontera de la Banda Oriental, para combatir el contrabando producto de las constantes arriadas de ganado o “vaquerías”.²⁹ Las ciudades de Rio Branco y Yaguarón surgieron de estas medidas, al crearse la Guardia de Arredondo, ubicada en la orilla norte del rio Yaguarón, en el actual territorio brasileño.³⁰ Pocos años después, la guardia se trasladó a la orilla derecha del canal fluvial, en el territorio de la actual ciudad de Rio Branco, donde se establecieron los primeros pobladores a final del siglo XVIII. Con la independencia oriental, el primer presidente constitucional del Uruguay Fructuoso Rivera promovió una política de población que resultó en el *Pueblo Arredondo*. En el caso de Yaguarón, a partir de la antigua guardia española, los portugueses fundaron en 1802 la *Guarda da Lagoa e do Cerrito*, en los alrededores, donde se desarrolló el pueblo de *Espírito Santo do Cerrito de Jaguarão*.³¹

El 6 de julio de 1853, el Parlamento Nacional uruguayo aprobó que el antiguo Pueblo Arredondo pasase a denominarse Villa Artigas,

29. O local sempre foi conhecido por Cerro Largo, mas não existe nenhuma lei originária desta divisão política. Em 16 de junho de 1837 foi-lhe tirada uma parte para formar Minas (atual Lavalleja) e em 1884, outra de maior extensão, para criar o Departamento de *Treinta y Tres*.

30. O alferes Joaquín Gundín fundou três guardas, “Santa Rosa”, “San José” e “Arredondo”, sendo esta última a única que sobreviveu no tempo.

31. INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. *Dossiê de Tombamento da Ponte Internacional Maudé*. 2009.

29. El paraje siempre se ha conocido por Cerro Largo, pero no existe ninguna ley originaria de esta división política. El 16 de junio de 1837 se le quitó una parte para formar Minas (actual Lavalleja) y en 1884, otra de mayor extensión, para crear el departamento de *Treinta y Tres*.

30. El alferez Joaquín Gundín fundó tres guardias, “Santa Rosa”, “San José” y “Arredondo”, siendo esta última la única que sobrevivió en el tiempo.

31. INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. *Dossiê de Tombamento da Ponte Internacional Maudé*. 2009.



homenagem ao líder oriental que havia morrido três anos antes. Constituindo-se o primeiro povoado a recordar quem fora “chefe dos orientais”.³² Em 1915, a *Villa Artigas* mudou seu nome e passou a se chamar *Rio Branco* em homenagem a José Maria da Silva Paranhos Junior (1845-1912), Barão de Rio Branco³³, que teve um papel importante nas negociações sobre os limites entre os Estados uruguaio e brasileiro nos princípios do século XX.

3.1.3.2. A CIDADE DE JAGUARÃO: FUNDAÇÃO E EVOLUÇÃO

Embora o estabelecimento da *Guarda da Lagoa e do Cerrito* date de 1802, desde 1792 a povoação da região havia sido iniciada com a formação de uma guarda militar espanhola no local conhecido como *Cerro da Pólvora*, hoje correspondente à área urbana onde se situam as ruínas da Enfermaria Militar.

32. A lei sancionada estabelecia: Art. 1º : O Povoado conhecido até agora por “Arredondo”, se denominará de agora adiante “Villa Artigas”; Art. 2º : Assinala-se a “Villa Artigas” uma área superficial de duas léguas e meia quadradas; Art. 3º : O Poder Executivo nomeará uma Comissão facultativa que, associada à Junta Econômico-Administrativa do Departamento, divida a área expressa em solares e chácaras; Art. 4º : O Poder Executivo mandará construir os edifícios que demandem as necessidades públicas a cujo efeito levantará os correspondentes pressupostos que incluirá no Orçamento Nacional. AICARDI, op. cit., p. 26

33. O Barão de Rio Branco (1845-1912) nasceu no Rio de Janeiro. “[...] *logrou resolver as tensas questões fronteiriças com as nações vizinhas, configurando o mapa atual do país. Proclama o discurso panamericanista e articula o diálogo com os países do continente. Em 1909 idealiza o projeto conhecido como ABC o Tratado de cordial inteligência política e de arbitramento entre os Estados Unidos do Brasil, a República do Chile e a República Argentina.*” SOUZA DE CARVALHO, Ricardo. La Revista Americana (1909-1919) y el diálogo intelectual en Latinoamérica. *Revista Iberoamericana*, Montevideo, Vol. LXX, n. 208-209, jul/dic. 2004, pp. 665-676.

en homenaje al líder oriental que había muerto tres años antes. Se constituyó el primer pueblo a recordar quién fuera “jefe de los orientales”.³² En 1915, la Villa Artigas cambió su nombre y pasó a llamarse Rio Branco en homenaje a José Maria da Silva Paranhos Junior (1845-1912), Barón de Rio Branco³³, que tuvo un papel importante en las negociaciones sobre los límites entre los Estados uruguayo y brasileño en los principios del siglo XX.

3.1.3.2. LA CIUDAD DE YAGUARÓN: FUNDACIÓN Y EVOLUCIÓN

Aunque el establecimiento de la *Guarda da Lagoa e do Cerrito* date de 1802, desde 1792 el pueblo de la región había sido iniciada con la formación de una guardia militar española en el local conocido como *Cerro da Pólvora*, hoy correspondiente a la área urbana donde se sitúan las ruinas de la Enfermaría Militar.

32. La ley sancionada establecía: Art. 1º : El Pueblo conocido hasta ahora por “Arredondo”, se denominará en adelante “Villa Artigas”; Art. 2º : Señalase a la “Villa Artigas” un área superficial de dos leguas y media cuadradas; Art. 3º : El Poder Ejecutivo nombrará una Comisión facultativa que, asociada a la Junta Económico-Administrativa del Departamento, divida a la expresada área en solares y chacras; Art. 4º : El Poder Ejecutivo mandará construir los edificios que demanden las necesidades públicas a cuyo efecto levantará los correspondientes presupuestos que incluirá en el Presupuesto Nacional. AICARDI, José, *Río Branco. Un enfoque histórico y su realidad actual de cara al año 2000*, 1992, p. 26

33. El Barón de Río Branco (1845-1912) nació en Río de Janeiro. “[...] *logró resolver las tensas cuestiones fronterizas con las naciones vecinas, configurando el mapa actual del país. Proclama el discurso panamericanista y articula el diálogo con los países del continente. En 1909 idea el proyecto conocido como ABC o Tratado de cordial inteligencia política e de arbitramento entre os Estados Unidos do Brasil, a República do Chile e a República Argentina.*” En: SOUZA DE CARVALHO, Ricardo, “La Revista Americana (1909-1919) y el diálogo intelectual en Latinoamérica”, *Revista Iberoamericana*, Vol. LXX, Núms. 208-209, Julio-Diciembre 2004, pp. 665-676.



Foto: Márcio Vianna.



A guarda portuguesa deu origem, no início do século XIX, à povoação do *Espírito Santo do Cerrito de Jaguarão*. O clima de instabilidade gerado pelas constantes disputas territoriais, inicialmente entre as coroas portuguesa e espanhola, que prosseguiu após a independência das suas respectivas colônias, agravada pela tensão existente entre a elite pecuarista regional e o Governo Central do Brasil após a independência brasileira (1822)³⁴, provocou a elevação do povoado à condição de vila em 1832 e seu reconhecimento como cidade em 1855.

Portanto, a questão militar foi fator determinante para a consolidação da cidade, marcando fortemente seus aspectos territoriais:

Pela sua localização na fronteira e sua posição estratégica para a defesa do território, a cidade se desenvolveu voltada para o Uruguai, pois ao mesmo tempo em que o Rio Jaguarão (que nesse trecho delimita a divisão política entre os dois países) oferecia proteção, o relevo permitia a observação da movimentação militar naquele território a partir dos postos militares instalados nos Cerros. Por esse motivo a cidade cresceu envolta em uma atmosfera militar, e apesar de as fortificações originais não existirem mais, outros elementos marcam essa presença, como as ruínas

La guardia portuguesa dio origen, en el inicio del siglo XIX, al poblado del *Espírito Santo do Cerrito de Jaguarão*. El clima de instabilidad generado pelas constantes disputas territoriales, inicialmente entre las coronas portuguesa y española, que prosiguió después de la independencia de sus respectivas colonias, agravada por la tensión existente entre la elite ganadera regional y el Gobierno Central de Brasil después de la independencia brasileira (1822)³⁴, provocó la elevación del poblado a la condición de vila en 1832 y su reconocimiento como ciudad en 1855.

Por tanto, la cuestión militar fue factor determinante para la consolidación de la ciudad, marcando fuertemente sus aspectos territoriales:

Pela sua localização na fronteira e sua posição estratégica para a defesa do território, a cidade se desenvolveu voltada para o Uruguai, pois ao mesmo tempo em que o Rio Jaguarão (que nesse trecho delimita a divisão política entre os dois países) oferecia proteção, o relevo permitia a observação da movimentação militar naquele território a partir dos postos militares instalados nos Cerros. Por esse motivo a cidade cresceu envolta em uma atmosfera militar, e apesar de as fortificações originais não existirem mais, outros elementos marcam essa presença, como

34. No Rio Grande do Sul a economia do charque permitiu o estabelecimento de uma classe social economicamente fortalecida, mas que encontrava dificuldades junto ao Governo Central, sendo seus interesses muitas vezes preteridos em favorecimento de outros interesses econômicos politicamente mais bem representados, como o dos cafeicultores da região sudeste. A tensão entre os pecuaristas no sul e o governo chegou a deflagrar conflitos armados, com as revoluções Farroupilha (1835-1845) e Federalista (1893-1895), até hoje de grande importância para a história e cultura gaúcha. In: FINGER, Anna. O patrimônio Cultural de Jaguarão – RS e a definição das fronteiras meridionais do Brasil. Artigo, 2010.

34. En Río Grande do Sul la economía del charque permitió el establecimiento de una clase social económicamente fortalecida, más que encontraba dificultades junto al Gobierno Central, siendo sus intereses muchas veces preteridos en favorecimiento de otros intereses económicos políticamente más bien representados, como el de los productores de café de la región sudeste. La tensión entre los ganaderos del sur y el gobierno llegó a deflagrar conflictos armados, con las revoluciones Farroupilha (1835-1845) y Federalista (1893-1895), hasta hoy de gran importancia para la historia cultura gaucha. In: FINGER, Anna. O patrimônio Cultural de Jaguarão – RS e a definição das fronteiras meridionais do Brasil. Artigo, 2010.

da antiga Enfermaria Militar e um novo quartel do exército, construído já no século XX, que abriga um contingente significativo de militares se comparado ao porte do município.³⁵

As atividades comerciais oriundas das relações dos pecuaristas, acentuadas pelos laços familiares desses movimentos, explicam os vínculos culturais transfronteiriços desenvolvidos ao longo do tempo.

A transposição do rio Jaguarão por meio de uma ponte teve, ademais, motivação comercial. A implantação da linha férrea e a Ponte Internacional Mauá conectaram a malha rio-grandense ao porto de Montevideu, por onde se pretendia transportar os produtos pecuários (principal atividade econômica da região), como alternativa aos portos brasileiros e suas altas tarifas. Assim, esses elementos viários também representam a resistência das elites pecuaristas locais, em constante conflito, inicialmente, com a coroa portuguesa e, mais tarde, com a administração centralizada no Rio de Janeiro e dominada pelos cafeicultores da região sudeste. E a opção de passagem por Jaguarão, em detrimento de outras localidades de “fronteira seca”, embora representasse custos vultosos de transposição do rio, demonstra a importância adquirida pela cidade naquele momento.

A ocupação do território se inicia com a instalação de equipamentos das guardas militares nas elevações da cidade com maior visibilidade: *Cerro das Irmandades* e *Cerro da Pólvora*. Assim, a cidade é implantada entre os cerros e o rio, voltando-se para o comércio portuário. Paisagem e ocupa-

*as ruínas da antiga Enfermaria Militar e um novo quartel do exército, construído já no século XX, que abriga um contingente significativo de militares se comparado ao porte do município.*³⁵

Las actividades comerciales oriundas de las relaciones de los ganaderos, acentuadas por los lazos familiares de esos movimientos, explican los vínculos culturales transfronterizos desarrollados a lo largo del tiempo.

La transposición del río Yaguarón tras un puente tuvo, asimismo, motivación comercial. La implantación de la línea férrea y el Puente Internacional Mauá conectaron la malla riograndense al puerto de Montevideo, por donde se pretendía transportar los productos ganaderos (principal actividad económica de la región), como alternativa a los puertos brasileños y sus altas tarifas. Así, esos elementos viarios también representan la resistencia de las elites ganaderas locales, en constante conflicto, inicialmente, con la corona portuguesa y, más tarde, con la administración centralizada en Rio de Janeiro y dominada por los cafeicultores de la región sudeste. Y la opción de pasaje por Jaguarão, en detrimento de otras localidades de “frontera seca”, aunque representara altos costos de transposición del río, demuestra la importancia adquirida por la ciudad en aquel momento.

La ocupación del territorio se inicia con la instalación de equipos de las guardias militares en las elevaciones de la ciudad con mayor visibilidad: Cerro de las *Irmandades* y Cerro de la Pólvora. Así, la ciudad se instala entre las colinas y el río, dirigiendo-se al comercio portuario. Paisaje urbano y la ocupación urbana establecen una relación

35. FINGER, op. cit.

35. FINGER, op. cit.



Foto: Eduardo Tavares.

ção urbana estabelecem uma relação indissociável, potencializada pela apreciação de diversos mirantes nas partes baixas e altas da região.

Do ponto de vista do traçado urbano, a cidade de Jaguarão é caracterizada pela malha retilínea e ortogonal, diferenciando-se das cidades luso-brasileiras fundadas no mesmo período.³⁶ A igreja matriz representava um dos marcos fundamentais na fundação de cidades portuguesas no Brasil. No entanto, no caso de Jaguarão, a Matriz foi construída apenas entre 1846 e o último quartel desse século, excluindo-se do rol de edificações dos primórdios da

indisoluble, impulsada por la apreciación de diversos puntos de vista en las zonas bajas y altas.

Bajo el punto de vista del trazado urbano, la ciudad de Jaguarão se caracteriza por la malla rectilínea y ortogonal, diferenciándose de las ciudades luso-brasileñas fundadas en el mismo período.³⁶ La iglesia matriz representaba uno de los marcos fundamentales en la fundación de ciudades portuguesas en Brasil. Sin embargo, en el caso de Yaguarón, la matriz fue construida sólo entre 1846 y el último cuarto de ese siglo, excluyéndose de la lista de edificios de principios de la fundación de la ciudad, más relacionadas

36. FINGER, op. cit. No urbanismo português, a ocupação mais livre do território conduzia a ações reguladoras habituais de alinhamento das edificações construídas espontaneamente nos arredores dos edifícios principais, como a Igreja Matriz, ou junto aos seus eixos de ligação.

36. FINGER, op. cit. En el urbanismo portugués, la ocupación más libre del territorio conducía a acciones reguladoras habituales de alineación de los edificios construidos de manera espontánea alrededor de los edificios principales, como la Iglesia Matriz, o junto a sus ejes de ligación.



Foto: Márcio Vianna.

fundação da cidade, mais alinhadas à motivação militar do povoado. Esse papel secundário da Matriz em Jaguarão é acentuado pela implantação que adotou, “com os fundos voltados para o rio e fachada contínua, inserida entre os edifícios precedentes, situação pouco usual nas cidades de origem luso-brasileira”.³⁷

Hoje a cidade representa um conjunto urbano particular, de influências espanholas e portuguesas, estratificada por um conjunto de edificações de matrizes estilísticas e tipológicas variadas – luso-brasileiras, ecléticas, art-déco e modernistas - testemunhos dos diversos períodos históricos por que passou. Nesse contexto, recebe destaque a arquitetura eclética, fruto do período áureo da produção do charque, quando se proliferaram casarios ricamente ornamentados construídos com mão de obra escrava que, durante os meses

con su motivación militar. Este papel secundario de la Matriz en Jaguarón es reforzado por la implantación que adoptó, “con los fondos volteados para el río y fachada continua, insertada entre los edificios precedentes, situación inusual en los pueblos de origen luso-brasileña”.³⁷

Hoy la ciudad representa un conjunto urbano particular, de influencias españolas y portuguesas, estratificada por un conjunto de construcciones de matrices de variedad tipológica y estilística – luso-brasileñas, eclético, art-déco y modernista - testimonios de los varios períodos históricos por qué ha pasado. En ese contexto, recibe destaque la arquitectura eclética, fruto del período áureo de la producción del charque, cuando se proliferaron caseríos ricamente ornamentados construidos con mano de obra esclava que, durante los meses calientes, era explotada

37. Idem.

37. Ídem.



quentes, era explorada na atividade pecuária. Mesmo escravos que tiveram participação decisiva em conflitos armados da região, como a Revolução Farroupilha (1835-1845).

3.1.4. Notas sobre a sociedade e economia da zona fronteira

Em meados do século XIX, os países recém emancipados na América do Sul enfrentaram uma série de dificuldades. A debilidade e o déficit dos recentes Estados e a desordem social causada por décadas de enfrentamentos pela independência, balanças econômicas desfavoráveis, a irregularidade da propriedade da terra, o latifúndio, a monocultura, a quase inexistência de indústrias, e a ingerência estrangeira, entre outros, foram característicos nos países latino-americanos.

A economia se assentava na exploração extensiva de gado bovino e a indústria se limitava aos *saladeros*³⁸ ou charqueadas, que produziam couro, carne salgada (*tasajo*) e seca (charque) e sebos para a exportação.

Os escravos *campeiros* (especializados em trabalhos de gado) cumpriam em grandes estâncias os requerimentos de mão de obra permanente. Seu trabalho era complementado por peões livres quando aumentava a demanda. É possível afirmar, ainda, a integração dos escravos aos pequenos e medianos estabelecimentos. A incorporação de escravos às estâncias não foi um fenômeno limitado apenas às primeiras décadas do século XIX, senão que

en la actividad ganadera. Incluso esclavos que tuvieron participación decisiva en conflictos armados de la región, como la Revolución Farroupilha (1835-1845).

3.1.4. Apuntes sobre la sociedad y economía de la zona fronteriza

A mediados del siglo XIX, los países recién emancipados en América del Sur enfrentaron una serie de dificultades. La debilidad y el déficit de los recientes Estados, el desorden social tras décadas de enfrentamientos por la independencia, las balanzas económicas desfavorables, la irregularidad de la tenencia de la tierra, el latifundio y el monocultivo, la casi inexistencia de industrias, y la injerencia extranjera, entre otros, fueron característicos en los países latinoamericanos.

La economía se asentaba en la explotación extensiva de ganado bovino y la industria se limitaba a los *saladeros*³⁸ o charqueadas, que producían cuero, carne salada (*tasajo*) y seca (charque) y sebos para la exportación.

Los esclavos *campeiros* (especializados en trabajos ganaderos), cumplían en las grandes estancias los requerimientos de mano de obra permanente. Su labor era complementada por peones libres cuando aumentaba la demanda. Asimismo, es posible afirmar la integración de los esclavos a los pequeños y medianos establecimientos. La incorporación de esclavos a las estancias no fue un fenómeno limitado solo a las primeras décadas del siglo XIX, sino que se extendió a

38. Locais destinados a salgar carnes.

38. Sitios destinados a salar carnes.

se estendeu à segunda metade, em particular no espaço fronteiriço. A expansão das fazendas brasileiras no território oriental se vincula ao emprego de mão de obra escrava. O emprego de escravizados outorgou grande mobilidade à indústria do charque e do couro. A possibilidade de transportar gado e escravos através do espaço fronteiriço constituíram as condições da primeira indústria integrada ao mercado internacional. Isto nos permite entender a complexa interconexão entre Buenos Aires, Montevideu e Porto Alegre.

Em meados do século XVIII, o Rio Grande do Sul recebeu um contingente importante de população de origem açoriana (Portugal) com o objetivo de povoar essa zona. A colonização açoriana estava orientada a converter a região em fonte de trigo para o império colonial português. Contudo, a iniciativa não frutificou devido às contínuas guerras de fronteira no Lado Oriental que resistiram aos benefícios da agricultura em fins do século XVIII. Igualmente, a alta dos preços de gado promoveu o desenvolvimento pecuário do Rio Grande, a partir das vendas de charque às plantações escravistas. Desse modo, a pecuária converteu-se em um negócio lucrativo que deixava pouco espaço à agricultura e se expandiu para as fazendas fronteiriças que, progressivamente, internaram-se no Lado Oriental.³⁹

O gado que continuamente era arrebanhado no Lado Oriental e o declínio dos *saladeros* orientais promoveram o desenvolvimento

la segunda mitad, en particular en el espacio fronterizo. La expansión de las estancias brasileñas en territorio oriental se vincula al empleo de mano de obra esclava. El empleo de esclavizados otorgó gran movilidad a la industria del tasajo y el cuero. La posibilidad de trasportar ganados y esclavos a través del espacio fronterizo constituyeron las condiciones de la primera industria integrada al mercado internacional. Esto nos permite entender la compleja interconexión entre Buenos Aires, Montevideo y Porto Alegre.

En mediados del siglo XVIII, Río Grande del Sur recibió un contingente importante de población de origen *açoriana* (Portugal) con el objetivo de poblar esa zona. La colonización *açoriana* estaba orientada a convertir la región en fuente de trigo para el imperio colonial portugués. Sin embargo, la iniciativa no fructificó debido a las continuadas guerras de frontera en el Lado Oriental que resistieron a los beneficios de la agricultura en fines del siglo XVIII. Igualmente, el alta de los precios de ganadería promovió el desarrollo pecuario de Rio Grande, desde las ventas de charque a las plantaciones esclavistas. Asimismo, la pecuaria se convirtió en un negocio rentable que dejaba poco espacio a la agricultura y se expandió a las haciendas fronterizas que, progresivamente, se internaron en el Lado Oriental.³⁹

La ganadería que continuamente era arrebañado en el Lado Oriental y la declinación de los *saladeros* orientales promovieron el desa-

39. BORUCKI, CHAGAS, STALLA, op. cit. p. 15.

39. BORUCKI, CHAGAS, STALLA, op. cit. p. 15.



das charqueadas rio-grandenses durante o período Cisplatino (1817-1828). Por volta de 1821, ocupando o Lado Oriental, o charque se constituiu no primeiro artigo exportável do Rio Grande do Sul. Os fazendeiros de Rio Grande perceberam que sua prosperidade dependia do livre acesso às terras e gado orientais, advertindo que o êxito econômico de sua província estava vinculado às guerras no Lado Oriental. O grupo fazendeiro tornou-se porta-voz das reclamações da província ao Império, orientando-se com maior decisão a posturas separatistas. O auge da pecuária promoveu, entre outros fatores, o regionalismo *gaúcho*.

Após a guerra de 1828, o Império proibiu aos rio-grandenses de arrebanhar gado no Uruguai, causando prejuízos aos fazendeiros de fronteira. A regência imperial também esperou extrair maiores tributos do Rio Grande do Sul entre 1831 e 1835, mas ignorava a importância do gado e terras orientais para a província. A Guerra dos Farrapos (1835-1845)⁴⁰ entre o Rio Grande do Sul e o Império, deu-se, entre outros fatores, por reivindicações econômicas, pois o charque *gaúcho* estava em desvantagem tributária no mercado brasileiro ante o uruguaio e o argentino. Além disso, a perda da província Cisplatina havia limitado as ambições expansionistas rio-grandenses que se assentavam nos férteis pastos uruguaios. Os fazendeiros pretendiam assegurar a liberdade de rebanho e fluxo de gado na área. É de se notar que o povoado de Jaguarão tenha sido

rollo de las charqueadas me riograndenses durante el período Cisplatino (1817-1828). Hacia 1821, tras ocuparse la Banda Oriental, el charque se constituyó en el primer rubro exportable de Río Grande. Los estancieros de Rio Grande percibieron que su prosperidad dependía del libre acceso a las tierras y ganado orientales, advirtiéndole que el éxito económico de su provincia estaba vinculado a las guerras en la Banda Oriental. El grupo estanciero se tornó portavoz de los reclamos de la provincia al Imperio, orientándose con mayor decisión a posturas separatistas. El auge de la pecuaria promovió, entre otros factores, el regionalismo gaucho.

Después de la guerra de 1828, el Imperio prohibió a los riograndenses de arrebañar ganadería en Uruguay, causando perjuicios a los hacendados de frontera. La regencia imperial también esperó extraer mayores tributos de Rio Grande do Sul entre 1831 y 1835, pero extrañaba la importancia de la ganadería y tierras orientales para la provincia. La Guerra de los Andrajos (1835-1845)⁴⁰ entre el Rio Grande do Sul y el Imperio, se dio, entre otros factores, por reclamaciones económicas, pues el charque *gaucho* estaba en desventaja tributaria en el mercado brasileño ante el uruguayo y el argentino. Además, la pérdida de la provincia Cisplatina había limitado las ambiciones expansionistas me riograndenses que se asentaban en los fértiles pastos uruguayos. Los hacendados pretendían asegurar la libertad de rebaño y flujo de ganadería en la área. Es de notarse que el pue-

40. O termo farrapos caracteriza a vestimenta dos insurgentes.

40. El término farrapos significa harapos, caracterizando la vestimenta de los insurgentes. En castellano se le llamaría guerra de los *harapientos*.

a primeira a aderir à causa da República de Piratini.⁴¹

A Guerra dos Farrapos modificou o cenário regional, ao desativar momentaneamente a capacidade de intervenção do Brasil no Rio da Prata. Os rebeldes farrapos recebiam cavalos e armas de seus vizinhos platinos. O Estado Oriental apoiava os farrapos, pois a independência do Rio Grande do Sul era uma antiga aspiração. Finalmente, os farrapos foram vencidos e assinaram a Paz de Ponte Verde (1845), caindo por terra a iniciativa de independência rio-grandense.

Ao mesmo tempo, no final de 1845 e princípios de 1846, foi retomada e incentivada a atividade *saladeril* em Cerro Largo, Salto, Colônia e Montevideu. O ressurgimento dos *saladeros* foi intenso na fronteira norte, devido aos efeitos provocados pelo bloqueio dos portos do Rio da Prata ante a conjuntura bélica (Guerra Grande) a qual desenvolveu espaços paralisados. As zonas salgadoras de *San Servando*⁴² e *Arredondo* se desenvolveram a partir dos bloqueios anglo franceses e a abertura da fronteira norte ao comércio de gado. Entretanto, uma vez finalizado o conflito bélico, começaria a diminuir a produção nesta zona.

Por outro lado, o período 1870-1930 se caracterizou por uma forte corrente de investimentos e mobilidade de empresários

blo de Jaguarão haya sido la primera a adherir a la causa de la República de Piratini.⁴¹

La Guerra de los Farrapos modificó el escenario regional, al desactivar momentáneamente la capacidad de intervención de Brasil en Rio de la Plata. Los rebeldes farrapos recibían caballos y armas de sus vecinos platinos. El Estado Oriental apoyaba los farrapos, pues la independencia de Rio Grande do Sul era una antigua aspiración. Finalmente, los farrapos fueron vencidos y firmaron la Paz de Puente Verde (1845), cayendo por tierra la iniciativa de independencia riograndense.

Al mismo tiempo, al final de 1845 y principios de 1846, fue reconquista e incentivada la actividad *saladeril* en Cerro Largo, Salto, Colonia y Montevideo. El resurgimiento de los saladeros fue intenso en la frontera norte, debido a los efectos provocados por el bloqueo de los puertos del Plata bajo la coyuntura bélica (Guerra Grande) lo cual desarrolló espacios paralizados. Las zonas saladeriles de *San Servando*⁴² y *Arredondo*, se desarrollaron tras los bloqueos anglo-franceses y la apertura de la frontera norte al comercio ganadero. Sin embargo, una vez finalizado el conflicto bélico, comenzaría a disminuir la producción en esta zona.

Por otro lado, el período 1870-1930 se caracterizó por una fuerte corriente de inversiones y movilidad de empresarios

41. Com este nome se conhece a República Riograndense, que foi proclamada em 11 de setembro de 1836, durante a Guerra dos Farrapos.

42. Assim se chamou o povoado fundado em 1831 por Servando Gómez a pedido do presidente Fructuoso Rivera.

41. Con este nombre se conoce la República Riograndense que fue proclamada el 11 de setiembre de 1836, durante la Guerra de los Farrapos.

42. Así se llamó el pueblo fundado en 1831 por Servando Gómez a pedido del presidente Fructuoso Rivera.



Foto: Márcio Vianna.

uruguaio no Brasil.⁴³ A maior concentração de investimentos uruguaio se produziu no Rio Grande do Sul, e incluiu a compra de terras, a construção de estabelecimentos industriais e comerciais, a fundação de empresas com capital misto uruguaio-brasileiro e a instalação de sucursais de firmas com sede em Montevideu. Os investimentos e atividades produtivas coincidiam com o papel de Montevideu como porto de saída das exportações rio-grandenses.⁴⁴ A adoção pelo Brasil de políticas protecionistas na década de 1930 terminou impondo um freio ao desenvolvimento da economia fronteiriça. Por último, em 1950 registrou-se no Uruguai a entrada de investimentos brasileiros sob a forma de compra de terras ao norte de Rio

43. O historiador Raúl Jacob investiu intensamente na presença de capitais orientais no Brasil. JACOB, Raúl. *Cruzando la frontera*. Montevideo: Arpoador, 2004.

44. O porto novo começou suas operações em 1915.

uruguayos en Brasil.⁴³ La mayor concentración de inversiones uruguayas se produjo en Rio Grande do Sul, e incluyó a compra de tierras, la construcción de establecimientos industriales y comerciales, la fundación de empresas con capital mixto uruguayo-brasileño y la instalación de sucursales de firmas con sede en Montevideo. Las inversiones y actividades productivas coincidían con el papel de Montevideo como porteo de salida de las exportaciones me riograndenses.⁴⁴ La adopción por Brasil de políticas proteccionistas en la década de 1930 terminó imponiendo un freno al desarrollo de la economía fronteriza. Por último, en 1950 se registró en Uruguay la entrada de inversiones brasileñas bajo la forma de compra de tierras al

43. El historiador Raúl Jacob ha investigado intensamente acerca de la presencia de capitales orientales en Brasil. JACOB, Raúl, *Cruzando la frontera*, Montevideo, Arpoador, 2004.

44. El puerto nuevo comenzó sus operaciones en 1915.

Negro e, desde o início do terceiro milênio, o surgimento de investimentos na indústria e no setor financeiro.⁴⁵

3.1.5. A Ponte Internacional Barão de Mauá

A Ponte Mauá foi construída entre os anos 1927 e 1930 em cumprimento ao tratado celebrado entre Uruguai e Brasil em junho de 1918. Foi a primeira ponte internacional construída entre dois países sul-americanos e, no momento de sua inauguração, era a mais extensa da América do Sul, devido a seus 2.113,86 metros de extensão, sustentada por 85 arcos. O nome, *Barão de Mauá*, foi uma homenagem a Irineu Evangelista de Souza, que teve uma participação ativa na concessão dos empréstimos na finalização da Guerra Grande (1839-1852), na modernização industrial e bancária do Uruguai e na assinatura dos cinco tratados de 1851.⁴⁶

45. CLEMENTE, op. cit., p. 174-175.

46. Irineu Evangelista de Sousa (1813-1889) comerciante e banqueiro; foi uma grande referência da política do Brasil durante o reinado de Pedro II (1831-1889). Com estabelecimentos bancários na Argentina e Uruguai foi um personagem influente de muitos governos, tanto por seu apoio econômico como por sua influência política. A ele é atribuído um papel determinante na campanha de Caseros (que conduziu à derrota de Juan Manuel de Rosas) e na Guerra do Paraguai. Além disso, foi uma figura destacada em seu país devido à construção do estaleiro *Ponta da Areia* e a realização de inúmeras obras públicas. A crise de 1874 levou-o à falência. Até o dia de hoje é considerado pela historiografia brasileira como uma das figuras mais importantes no processo de construção nacional. Informação extraída de: ARENAS, Nicolás. El barón de Mauá: entre el diseño del personaje y la construcción del mito in *Rev. Esc. Hist.*, Salta, v. 9, n. 1, jun. 2010. Disponível em <http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1669-90412010000100009&lng=es&nrm=iso>.

norte de Rio Negro y, desde el inicio del tercer milenio, el surgimiento de inversiones en la industria y en el sector financiero.⁴⁵

3.1.5. El Puente Internacional Barón de Maúa

El puente *Mauá*, fue construido entre los años 1927-1930 en ejecución del tratado celebrado entre Uruguay y Brasil en junio de 1918. Fue el primer puente internacional construida entre dos países sudamericanos y, en el momento de su inauguración, era a más extensa de América del Sur, debido a que sus 2.113,86 metros de extensión, sostenida por 85 arcos. El nombre, *Barón de Mauá*, fue un homenaje a Irineu Evangelista de Souza, que tuvo una participación activa en la concesión de los empréstitos en la finalización de la Guerra Grande (1839-1852), en la modernización industrial y bancaria de Uruguay y en la firma de los cinco tratados de 1851.⁴⁶

45. CLEMENTE, op. cit., pp. 174-175.

46. Irineu Evangelista de Sousa (1813-1889) comerciante y banquero; fue una gran referencia de la política de Brasil durante el reinado de Pedro II (1831-1889). Con establecimientos bancarios en Argentina y Uruguay fue un personaje influente de muchos gobiernos, tanto por su apoyo económico como por su influencia política. Se le adjudica un rol determinante en la campaña de Caseros (que condujo a la derrota de Juan Manuel de Rosas) y en la Guerra del Paraguay. Asimismo, fue una figura destacada en su país debido a la construcción del astillero *Ponta da Areia* y la realización de innumerables obras públicas. La crisis de 1874 lo llevó a la quiebra. Hasta el día de hoy es considerado por la historiografía brasileña como una de las figuras más importantes en el proceso de construcción nacional. Información extraída de: ARENAS, Nicolás, “El barón de Mauá: entre el diseño del personaje y la construcción del mito” en *Rev. Esc. Hist.*, Salta, v. 9, n. 1, jun. 2010. Disponible en <http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1669-90412010000100009&lng=es&nrm=iso>. accedido en 10 set. 2012.



Foto: Márcio Vianna.

A Ponte Mauá ampliou os laços existentes entre ambas as cidades. Foi construída com o objetivo de ser uma ligação viária e aduaneira. E significou a extensão de ramal ferroviário existente no Departamento de *Treinta y Tres* com a cidade de Rio Branco e Jaguarão que se ligava com Passo do Barbosa.⁴⁷ O objetivo era vincular da melhor forma Porto Alegre às cidades orientais que, desde longa data, tinham laços comerciais estabelecidos.

47. COELHO, op. cit., p. 30.

El Puente Mauá amplió los lazos existentes entre ambas las ciudades. Fue construida con el objetivo de ser una ligazón viaria y aduanera. Y significó la extensión de ramal ferroviario existente en el Departamento de *Treinta y Tres* con la ciudad de Rio Branco y Jaguarão que se unía con Paso de Barbosa.⁴⁷ El objetivo era vincular de mejor forma Porto Alegre con las ciudades orientales, que como hemos analizado, desde larga data se vinculaban comercialmente.

47. COELHO, op. cit., p. 30.

Finalmente a obra foi inaugurada em 30 de dezembro de 1930. A crônica da época descreveu como a “monumental” e “colossal” Ponte Mauá. Através das notícias manifesta-se o clima de alvoroço reinante no espaço fronteiriço, que de dia celebrou a construção do “lado uruguaio” e de noite a do “lado brasileiro”.⁴⁸ Além da presença das autoridades políticas e militares locais e nacionais, a data foi marcada pelo lançamento de uma medalha comemorativa.⁴⁹

3.2. A Construção da Ponte Internacional Barão de Mauá

3.2.1. Contextualização técnica e tecnológica

A circulação diária de mercadorias e pessoas entre o Brasil e o Uruguai através do Rio Jaguarão era intensa desde o século XIX e constituía a base da economia da região nos dois lados da fronteira.

Pelas melhores condições de atracação, as principais estruturas portuárias foram construídas em Jaguarão, no lado brasileiro, que servia de apoio e ponto de distribuição de mercadorias para ambos os lados da fronteira. Já na margem uruguaia desenvolveu-se um pequeno núcleo populacional, cuja construção só foi possível a partir de obras de terraplanagem que elevaram o nível do terreno, antes situado abaixo da cota de inundação do

48. Diario *El País*, Montevideo, 30/12/1930, p. 5.

49. Em um dos lados da medalha aparece a imagem gravada da ponte, o nome dos dois países e a data de inauguração; enquanto que no outro, duas mulheres – representando ambos os países – tomam-se pelas mãos.

Finalmente la obra fue inaugurada el 30 de diciembre de 1930. La crónica de la época describió como el “monumental” y “colosal” Puente Mauá. A través de las noticias se manifiesta el clima de algarabía reinante en el espacio fronterizo, que sobre el mediodía celebró la construcción del “lado uruguayo” y en la noche del “brasileño”.⁴⁸ Además de la presencia de las autoridades políticas y militares locales y nacionales, la fecha fue marcada por el lanzamiento de una medalla conmemorativa.⁴⁹

3.2. La Construcción del Puente Internacional Barón de Mauá

3.2.1. Contextualización técnica y tecnológica

La circulación diaria de mercaderías y personas entre Brasil y Uruguay a través del Río Yaguarón fue intensa desde el siglo XIX y constituyó la base de la economía de la región de ambos lados de la frontera.

Debido a mejores condiciones de amarradero, las principales infraestructuras portuarias fueron construidas del lado brasileño, en Yaguarón, que servía de apoyo y punto de distribución de mercaderías para ambos lados de la frontera. En la margen uruguaya se desarrolló un pequeño núcleo poblacional, cuya construcción solo fue posible a partir de obras de nivelación y relleno que elevaron el nivel del terreno, antes situado por debajo de la cota de inundación

48. Diario *El País*, Montevideo, 30/12/1930, p. 5.

49. En uno de los da medalha aparece la imagen grabada del puente, el nombre de los dos países y la fecha de inauguración; mientras que en el otro, dos mujeres – representando ambos países – toman-se por las manos.



Rio Jaguarão. Essa povoação, entretanto, apesar de ter adquirido maior importância comercial que o núcleo original de Arredondo,⁵⁰ durante as cheias do rio ficava isolada também da costa uruguaia, na forma de uma ilha acessível apenas por embarcações.⁵¹

Entretanto, a navegação no Rio Jaguarão era dificultada pelo assoreamento constante do sangradouro do rio⁵² provocado pela Lagoa Mirim, que em determinadas épocas dificultava a passagem até mesmo de embarcações de baixo calado, e para solucionar o problema foram propostas diversas obras que incluíram desde a dragagem do rio⁵³ até a construção de uma ponte entre as cidades de Jaguarão, no Brasil, e Rio

del Río Yaguarón. Esta población, a pesar de haber adquirido mayor importancia comercial que el núcleo original Arredondo,⁵⁰ durante las crecidas del río quedaba desvinculada de la costa uruguaya, convirtiéndose en una isla, accesible únicamente a través de embarcaciones.⁵¹

Por otra parte, la navegación en el Río Yaguarón se veía dificultada por la obstrucción constante del canal del río⁵², provocada por la Laguna Merín, que en determinadas épocas del año, dificultaba el pasaje incluso de las embarcaciones de bajo calado. Para solucionar el problema se propusieron diversas obras que incluyeron desde el dragado del río⁵³ hasta la construcción de un puente entre las ciudades de Yaguarón en Brasil y Río

50. A povoação de Arredondo situa-se a cerca de 1 km da costa, justamente pelas condições do terreno, parcialmente alagável durante as constantes cheias do Rio Jaguarão.

51. “Por qué la Villa de Río Branco eligió y mantiene esa posición tan desfavorable? La explicación debe buscarse en la tendencia a aproximarse, por razones sociales, comerciales, económicas y de comunicación, a la Ciudad de Yaguarón, centro más importante que Río Branco y punto de influencia de toda la zona sud-este del estado de Río Grande del Sur, en cuanto a sus relaciones de intercambio con la producción y mercancía de procedencia uruguaya (...).” BONOMI, Quinto. *Ponte Internacional Mauá sobre el Río Yaguarón*, in: *Revista de Ingeniería*, Asociación Politécnica del Uruguay. Año 1930, Tomo XXIV, p. 569.

52. Percurso de aproximadamente 10 milhas compreendido entre a Ponta do Salso e a boca do Canal São Gonçalo.

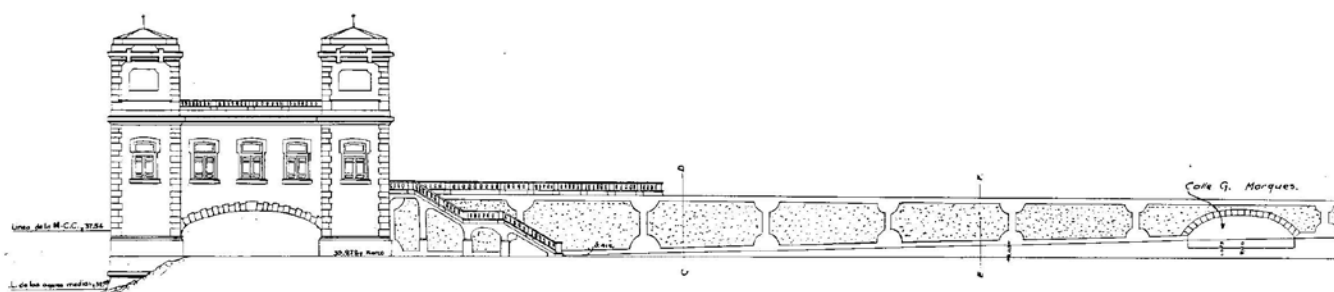
53. No início do século XX, durante o período em que o jaguarense Carlos Barbosa esteve à frente do Governo do Rio Grande do Sul (1908-1913) foram executadas obras na margem brasileira visando a dragagem e sinalização do rio, bem como melhoramento das estruturas portuárias. SOARES, Eduardo Alvares de Souza. *Ponte Mauá: uma história*. Porto Alegre: Evangraf, 2005, p. 15.

50. El pueblo de Arredondo está ubicado cerca de 1 km de la costa, justamente por las condiciones del terreno, parcialmente inundable durante las constantes inundaciones del Río Yaguarón.

51. “Por qué la Villa de Río Branco eligió y mantiene esa posición tan desfavorable? La explicación debe buscarse en la tendencia a aproximarse, por razones sociales, comerciales, económicas y de comunicación, a la Ciudad de Yaguarón, centro más importante que Río Branco y punto de influencia de toda la zona sud-este del estado de Río Grande del Sur, en cuanto a sus relaciones de intercambio con la producción y mercancía de procedencia uruguaya (...).” BONOMI, Quinto, *Ponte Internacional Mauá sobre el Río Yaguarón*, en: *Revista de Ingeniería*, Tomo XXIV. Asociación Politécnica del Uruguay, 1930. p. 569.

52. Ruta de aproximadamente 10 kilómetros comprendiendo entre la punta del Canal Salso y la desembocadura del Canal San Gonzalo.

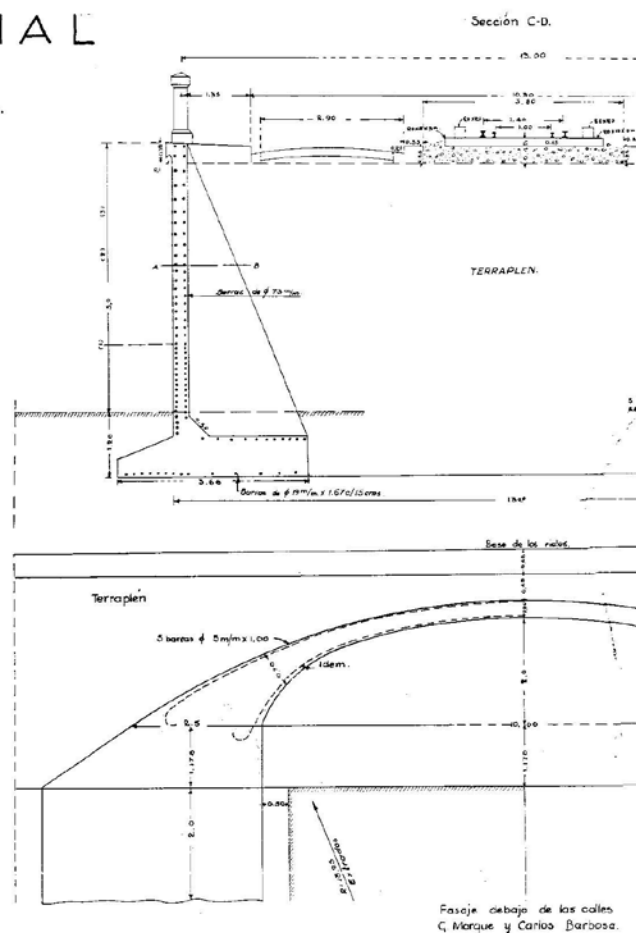
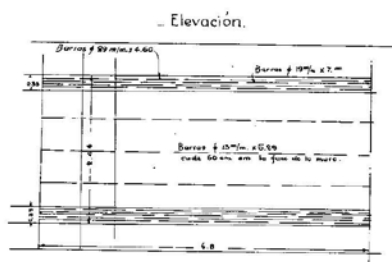
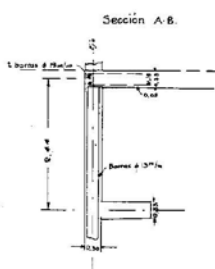
53. Al inicio del siglo XX, durante el periodo en que el jaguarense Carlos Barbosa estuvo al frente del Gobierno de Río Grande del Sur (1908-1913) fueron ejecutadas obras en la margen brasileña teniendo como objetivo el dragado y señalización del río, así como mejoría de las estructuras portuárias. SOARES, Eduardo Alvares de Souza, *Ponte Mauá: uma história*, Porto Alegre, Evangraf, 2005.p. 15.



PUENTE INTERNACIONAL

SOBRE EL RIO YAGUARON
DETALLES DE LA RAMPA DEL LADO DEL BRASIL.
VIA FERREA - VEHICULOS - PEATONES.

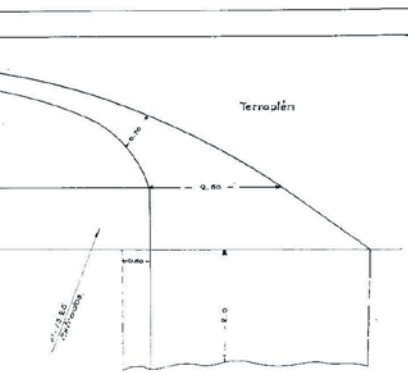
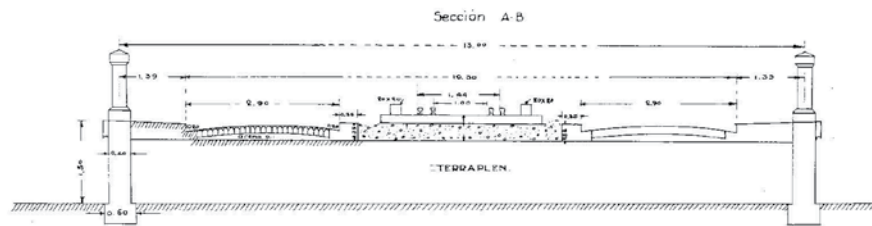
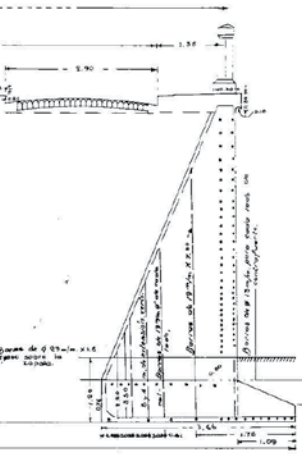
Río Janeiro, 22 de Octubre de 1921
ESC. 1:250.

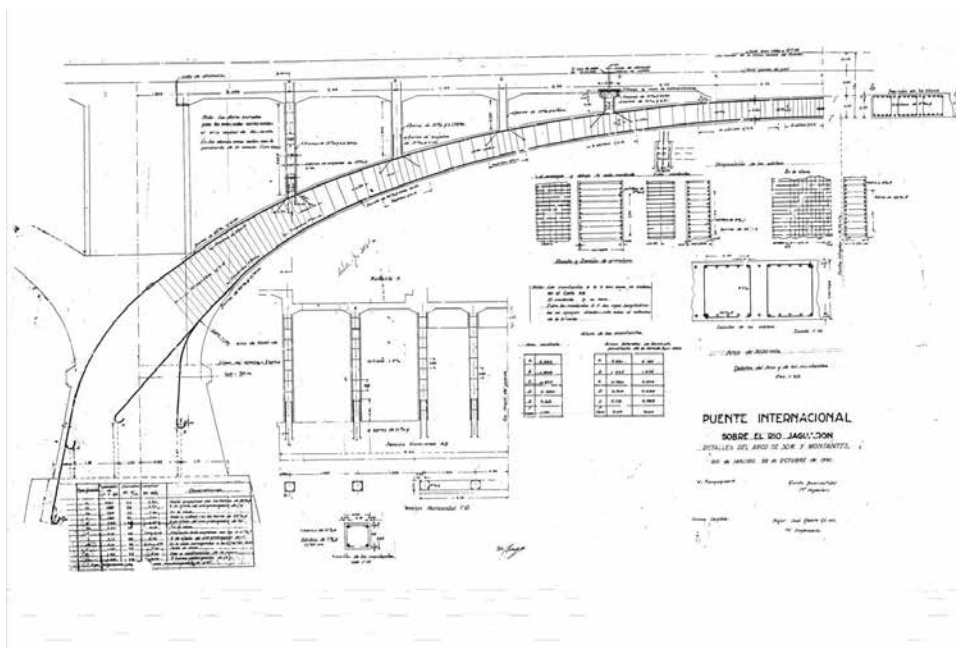


Ponte Internacional Barão de Mauá. “Ponte Internacional sobre el Río Yaguarón Detalles de la Rampa del lado de Brasil. Detalles: Vía férrea, Vehículos, Peatones, cortes esc.: 1:5. Río de Janeiro, 22 de octubre de 1921. V. Sampognaro. Quinto Bonomi (hijo) 1º Ingeniero. Major José Ribeiro Gómez 1º Engenheiro”.
Fonte: Archivo documental CPCN – Ministerio de Educación y Cultura.
Archivo documental División de Hidrografía – Ministerio de transportes y obras públicas



DETAILS Esc. 1:50





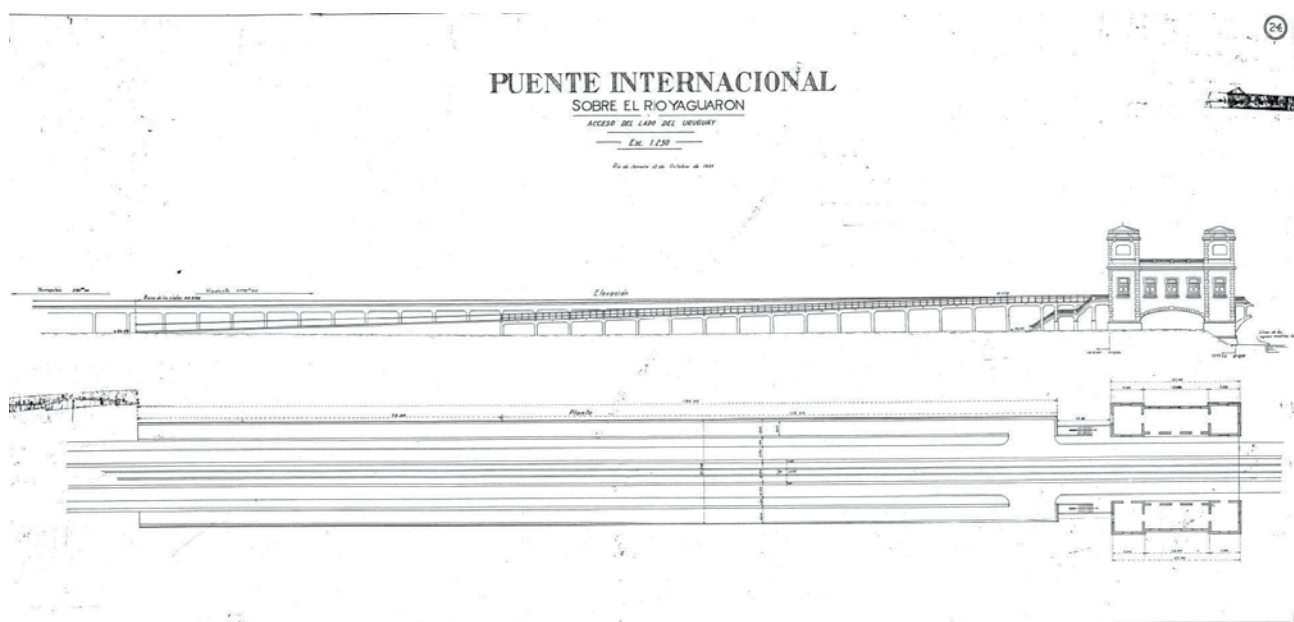
Ponte Internacional Barão de Mauá. “Puente Internacional sobre el Río Yaguarón. Detalles de Arco de 30m y montantes. Río de Janeiro 22, de octubre de 1921”. V. Sampognaro. Quinto Bonomi (hijo) 1º Ingeniero. Major José Ribeiro Gómez 1º Engenheiro”.

Fonte: Archivo documental CPCN – Ministerio de Educación y Cultura.
 Archivo documental División de Hidrografía – Ministerio de transportes y obras públicas



Ponte Internacional Barão de Mauá. “Puente Internacional sobre río Yaguarón. Acceso del Lado del URUGUAY. Escala 1:250. Río de Janeiro, 22 de octubre de 1921”.

Fonte: Archivo documental CPCN – Ministerio de Educación y Cultura.
 Archivo documental División de Hidrografía – Ministerio de transportes y obras públicas



Ponte Internacional Barão de Mauá. “Ponte Internacional sobre río Yaguarón. Acceso del Lado del URUGUAY.

Escala 1:250. Rio de Janeiro, 22 de octubre de 1921”

Fonte: Archivo documental CPCN – Ministerio de Educación y Cultura.

Archivo documental División de Hidrografía – Ministerio de transportes y obras públicas

Branco,⁵⁴ no Uruguai, que além de facilitar o transporte de pessoas e mercadorias, auxiliaria ainda no controle sobre o comércio entre os dois lados da fronteira através da fiscalização e cobrança de taxas alfandegárias.⁵⁵

Uma primeira proposta para construção da ponte e sua exploração pelo prazo de sessenta anos foi apresentada em 1857 à Comissão de Obras da Câmara Municipal de Jaguarão por um consórcio de investidores, tendo sido negada em função do prazo para conclusão das obras, considerado muito extenso.⁵⁶ Em 1875, a própria Câmara Municipal de Jaguarão apresentou ao Governo do Brasil a proposta de construção de uma ponte, sem despertar interesse.

Mas, pela importância da obra para o fortalecimento da economia local, a construção da ponte passou a ser reivindicada pela população – principalmente do lado brasileiro, onde se concentrava a maior parte dos estabelecimentos comerciais, mas que abastecia ambos os lados da fronteira:

54. Em 1909 a antiga Vila Artigas foi rebatizada com o nome de Rio Branco, em homenagem ao chanceler brasileiro José Maria da Silva Paranhos Júnior, o Barão de Rio Branco, responsável pela negociação do Tratado de Condomínio da Lagoa Mirim e do Rio Jaguarão, assinado naquele mesmo ano de 1909 e que corrigia injustiças históricas que mantinham todo o leito do Rio Jaguarão e da Lagoa Mirim fora da jurisdição e soberania uruguiaias. LUCAS, Maria Navarrete, VINÓLES, Ramón Ángel (Coords.), 1970. *Apud*: SCHLEE, Andrey Rosenthal. *A Ponte*. Artigo.

55. Em 1877 foi construída a primeira Alfândega, no lado uruguaio, também com o objetivo de fazer o controle sobre o comércio e cobrança das taxas alfandegárias.

56. MARTINS, Roberto Duarte. *A ocupação do espaço na fronteira Brasil-Uruguai: a construção da cidade de Jaguarão*. Tese. (Doutorado em Histórias Especializadas) – Escola Técnica Superior de Arquitetura. Universidade Politécnica da Catalunha. 2002, p. 264.

Branco⁵⁴ en Uruguay. Este último además de facilitar el transporte de personas y mercaderías, contribuiría al contralor del comercio a ambos lados de la frontera a través de la fiscalización y cobranza de tasas aduaneras.⁵⁵

Una primera propuesta para construcción del puente y su exploración por el plazo de sesenta años fue presentada en 1857 a la Comisión de Obras de la Cámara Municipal de Yaguarón por un consorcio de inversionistas, habiendo sido negada en función del plazo para conclusión de las obras considerado muy extenso.⁵⁶ En 1875, la propia Cámara Municipal de Yaguarón presentó al Gobierno de Brasil la propuesta de construcción de un puente, sin despertar interés.

Dada la importancia de la obra para el fortalecimiento de la economía local, la construcción del puente pasó a ser reivindicada por la población – principalmente del lado brasileño, donde se concentraban la mayor parte de los establecimientos comerciales que abastecían ambos lados de la frontera:

54. En 1909 la antigua Villa Artigas fue rebautizada con el nombre de Río Branco en homenaje al Canciller de Brasil José María da Silva Paranhos Junior, Barón de Río Branco, responsable de la negociación del Tratado de Condominio de la Laguna Merín y del Río Yaguarón, firmado ese mismo año de 1909 y que corregía injusticias históricas que mantenía todo el lecho del Río Yaguarón y de la Laguna Merín fuera de la jurisdicción y de la soberanía uruguaya. LUCAS, María Navarrete. VINÓLES, Ramón Ángel (Coords.). 1970. *Apud*: SCHLEE, Andrey Rosenthal. El Puente. Artículo.

55. En 1877 se construyó la primera aduana, del lado uruguayo, con el objetivo del contralor del comercio y la percepción de derechos de aduana.

56. MARTINS, Roberto Duarte. *A ocupação do espaço na fronteira Brasil-Uruguai: a construção da cidade de Jaguarão*. Tesis. (Doctorado en Histórias Especializadas) – Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Cataluña. 2002, p. 264.



(...) em ligeiras notícias nos temos ocupado da grande facilidade que virá trazer ao nosso município a construção de uma ponte que facilite o trânsito e permuta de relações entre esta cidade [Jaguarão, no Brasil] e a vizinha vila Artigas [no Uruguai]; e, com efeito, não há entre nós quem desconheça as vantagens desse grande melhoramento, sendo prova mais evidente a representação que em tal sentido vai ser dirigida a S. M. Imperial, cuja representação ainda bem não estava elaborada e já coberta por mais de duzentas assinaturas de todos os comerciantes e proprietários de praça.⁵⁷

Em 1887 foram apresentados dois novos projetos para execução da obra, um propondo uma estrutura fixa e outro uma estrutura flutuante. Como ambos, entretanto, seriam em madeira, também não foram aprovados por serem considerados frágeis e de baixa capacidade de carga.⁵⁸

Mas com a chegada em 1860 do Itinerário de *Postas de Diligências* a Vila Artigas⁵⁹ (futura Rio Branco) e a previsão de construção de uma linha férrea⁶⁰ que ligaria a região diretamente ao porto

*.[...] em ligeiras notícias nos temos ocupado da grande facilidade que virá trazer ao nosso município a construção de uma ponte que facilite o trânsito e permuta de relações entre esta cidade [Jaguarão, no Brasil] e a vizinha vila Artigas [no Uruguai]; e, com efeito, não há entre nós quem desconheça as vantagens desse grande melhoramento, sendo prova mais evidente a representação que em tal sentido vai ser dirigida a S. M. Imperial, cuja representação ainda bem não estava elaborada e já coberta por mais de duzentas assinaturas de todos os comerciantes e proprietários de praça.*⁵⁷

En 1877 se presentaron dos nuevos proyectos para ejecutar la obra, uno de ellos proponía una estructura fija, y el otro una estructura suspendida, ambas construidas en madera. Luego de su evaluación, ninguna de las dos propuestas resultó aprobada, por ser consideradas frágiles y de baja capacidad de carga.⁵⁸

La llegada en 1860 del itinerario de las Postas de Diligencia a Villa Artigas⁵⁹ (futura Río Branco) y la previsión de la construcción de una vía férrea⁶⁰ que uniera la región directamente al puerto

57. Jornal A Ordem, Jaguarão, em 05 de novembro de 1877. Apud: SOARES, 2005, op. cit., p. 17.

58. MARTINS, op. cit., p. 265.

59. BARACCHINI, Hugo. *Historia de las comunicaciones en el Uruguay*. Facultad de Arquitectura- Instituto de Historia de la Arquitectura. Montevideo: UDELAR, 1978.

60. A criação da linha férrea chamada “Ferrocarril del Nordeste” formava parte da “Red Ferroviaria del Uruguay” criada pela Lei nº 1751, de 27 de agosto de 1884. Esta linha partia de Montevideu, passava por San Ramón (no Departamento de Canelones) e tinha como destino a Cidade de Nico Pérez, no Departamento de Florida, e de lá a vila Artigas, hoje Rio Branco. ROMAY, Carola; ETCHEVARREN, Virginia; CHIRICO, Mercedes; MAGGI, Soledad; PÁEZ, Catalina; PRIMUCCI, Daniel; SABALSAGARAY, Stela. *La arquitectura y el ferrocarril. Una mirada a nuestro patrimonio*. Montevideo: Ministerio de Educación y Cultura - MEC, 2010, pp. 87 a 92.

57. Diário A Ordem, Yaguarón, en Noviembre 05 1877. Apud: SOARES, 2005, op. cit., p. 17.

58. MARTINS, op. cit., p. 265.

59. BARACCHINI, Hugo. *Historia de las comunicaciones en el Uruguay*. Facultad de Arquitectura. Instituto de Historia de la Arquitectura, UDELAR, 1978, Montevideo, Uruguay.

60. La creación de la línea férrea llamada del “Ferrocarril del Nordeste” formaba parte de la “Red Ferroviaria del Uruguay”, creada por Ley Nº 1.751 del 27 de agosto de 1884. Dicha línea partía de Montevideo, pasaba por San Ramón (en el Departamento de Canelones), Nico Pérez en el Departamento de Florida, hasta Pueblo Artigas, hoy Río Branco. ROMAY, Carola, et. alt., *La Arquitectura y el Ferrocarril. Una mirada a nuestro patrimonio*, Montevideo, Fondo Concursable para la Cultura- MEC, 2010, pp. 87-92.

de Montevideu, os produtores poderiam escoar sua produção com mais facilidade por aquele porto, cujas taxas eram mais atrativas que as de Rio Grande. A construção da ferrovia implicaria ainda no enfraquecimento do transporte fluvial, ameaçando o comércio em Jaguarão, que perderia a exclusividade sobre o abastecimento da região.

Para contornar o problema e melhorar as condições de navegabilidade do Rio Jaguarão, em 1908, quando Carlos Barbosa Gonçalves⁶¹ (que nascera em Jaguarão e que tinha interesses econômicos na região) assumiu a presidência da Província do Rio Grande do Sul, foi autorizada a execução de várias obras de melhorias na região, dentre elas a dragagem do rio, que permitiu a franca navegação de vapores entre a Lagoa dos Patos e Mirim, ligando Jaguarão a Rio Grande (o único porto marítimo do estado).⁶²

Após a assinatura do Tratado de Condomínio da Lagoa Mirim e do Rio Jaguarão (1909), que modificou a linha da fronteira entre Brasil e Uruguai para o talvegue do Rio

de Montevideo, permitiria a los productores de la región sacar su producción con mayor facilidad por aquel puerto, cuyas tasas eran más convenientes que las de Río Grande. La ejecución de esta línea ferroviaria implicaría además, el debilitamiento del transporte fluvial, amenazando el flujo comercial de Yaguarón, que perdería así, la exclusividad del abastecimiento de la región.

Para solucionar el problema y mejorar la navegabilidad del Río Yaguarón, en 1908 cuando Carlos Barbosa Gonçalves⁶¹ (que naciera en Jaguarão y que tenía intereses económicos en la región), asumió la presidencia de la Provincia de Río Grande del Sur, fueron autorizadas varias obras de mejoras en la región, entre ellas el dragado del río, obras que permitieron una fluida navegación de vapores entre la Laguna de los Patos y la Laguna Merín, uniendo Yaguarón con Río Grande (como único puerto marítimo del Estado)⁶²

Después de la firma del Tratado de Condominio (1909) de la Laguna Merín y el Río Yaguarón, que modificó la línea de frontera entre Brasil y Uruguay en esa región por el *talweg* del

61. Carlos Barbosa Gonçalves (1851-1933) nasceu em Pelotas – RS, mas vivia em Jaguarão. Médico e fazendeiro, foi fundador do Partido Republicano Rio-Grandense em Jaguarão. De vereador local (eleito em 1884), chegou a Deputado Provincial (eleito em 1891 e em 1907), Vice-Presidente do Estado (nomeado por Julio de Castilhos em 1893), Governador do Estado (1908-13), Senador (eleito em 1920 e em 1927). SCHLEE, Andrey Rosenthal. *A Ponte*. Artigo.

62. Idem.

61. Carlos Barbosa Gonçalves (1851-1933) nació en Pelotas - RS, pero vivió en Yaguarón. Médico y agricultor, fue uno de los fundadores del Partido Republicano Riograndense en Yaguarón. De concejal (elegido en 1884), llegó a Mr Provincial (elegido en 1891 y en 1907), Vicepresidente de Estado (nombrado por Julio de Castilhos en 1893), el Gobernador del Estado (1908-1913), senador (elegido 1920 y 1927). SCHLEE, Andrey Rosenthal, *A Ponte*, Artículo, op. cit.

62. Ídem.



Jaguarão,⁶³ tomando como base as sondagens geológicas e geodésicas realizadas em 1912 pela Comissão Mista, formada para a demarcação das fronteiras em cumprimento a esse Tratado, Carlos Barbosa solicitou os estudos preliminares para a construção de uma ponte entre Jaguarão e Rio Branco. O “Projeto da ponte de cimento armado para o Rio Jaguarão, em frente à cidade de mesmo nome – 1913”⁶⁴ foi desenhado pela firma do engenheiro Rudolf Ahron, sediada em Porto Alegre, e corresponde quase que integralmente à executada anos mais tarde. Pelo desenho pode-se perceber que a ligação ferroviária já era prevista mesmo antes do início da construção do trecho entre Basílio (na linha entre Bagé e Rio Grande) e Jaguarão, e que possivelmente condicionou o projeto da ponte, retilínea e sem declividade.

63. O Uruguai reivindicava que as águas limítrofes fossem compartilhadas, sendo revogado o regime de “costa seca” imposto ao Uruguai pelo Brasil – que desde 1801 detinha a soberania sobre a navegação na área (confirmada em pactos firmados em 1851, 1852 e 1853). O Tratado da Lagoa Mirim, assinado em 1909 pelos Ministros das Relações Exteriores do Brasil e Uruguai (Barão do rio Branco e Rufino Domínguez, respectivamente) além de rever a questão da fronteira, também estabelecia que tanto embarcações brasileiras quanto uruguaias – apenas – poderiam navegar e fazer comércio nestas águas. Para os uruguaios ficou determinado que o trânsito entre o Oceano Atlântico e Lagoa Mirim seria feito pelas águas brasileiras do Rio São Gonçalo, Lagoa dos Patos e Barra do Rio Grande. Além disso, para a demarcação da fronteira terrestre o tratado previa a formação de uma Comissão Mista, a ser nomeada pelos dois governos no prazo de um ano. Para esse trabalho a Comissão levantou a planta da parte da Lagoa Mirim, ao sul da ponta do Juncal, realizando trabalhos de sondagens geológicas e geodésicas.

64. O desenho original encontra-se preservado na Fundação Carlos Barbosa, em Jaguarão.

Río Yaguarón⁶³, tomando como base las prospecciones geológicas y geodésicas realizadas en 1912 por la Comisión Mixta, formada para la demarcación de las fronteras en cumplimiento a ése Tratado, Carlos Barbosa solicitó los estudios preliminares para la construcción de un puente entre Yaguarón y Río Branco. El “Proyecto del Puente de hormigón armado para el Río Yaguarón, enfrentado a la ciudad del mismo nombre - 1913”⁶⁴ fue diseñado por la firma del ingeniero Rudolf Ahrons correspondiendo casi íntegramente a lo ejecutado años más tarde. En su diseño se puede percibir que la línea ferroviaria ya estaba prevista antes del inicio de la construcción de la sección entre Brasil (la línea entre Bagé y Río Grande) y Yaguarón como se ve en la ilustración de un tren cruzando el puente, lo cual posiblemente condicionó el proyecto del puente: recto y sin pendiente.

63. Uruguay reivindicó que sus aguas limítrofes fuesen compartidas, revocando el régimen de “costa seca” impuesto a Uruguay por Brasil que desde 1801 destina la soberanía sobre la navegación del área (confirmada en los pactos firmados en 1851, 1852 y 1853). El Tratado de la Laguna Merín, firmado en 1909 por los Ministros de Relaciones Exteriores de Brasil y Uruguay (Barón de Río Branco y Rufino Domínguez respectivamente) además de rever la cuestión de la frontera, también establecía que tanto embarcaciones brasileiras como uruguayas sólo podían navegar y comercializar en esta aguas. Para los uruguayos se determinó que el tránsito entre el Océano Atlántico y la Laguna Merín sería hecho a través de aguas brasileiras del Río San Gonzalo, Laguna de los Patos y la Barra de Río Grande. Además, para la demarcación de la frontera terrestre el tratado previa la formación de una Comisión Mixta, a ser nombrada por los dos gobiernos en el plazo de un año. Para este trabajo, la Comisión levantamiento planialtimétrico de la Lagoa Mirim al sur de la punta de Juncal, realizando trabajos de investigaciones geológicas y geodésicas.

64. El dibujo original se conserva en la Fundación Carlos Barbosa en Yaguarón.

De posse do projeto, era necessário viabilizar sua execução e, para tanto, Carlos Barbosa contou com o apoio de Borges de Medeiros, seu sucessor no governo do Rio Grande do Sul.⁶⁵ A oportunidade para execução da obra surgiu em 1918, quando das negociações para o cancelamento do pagamento da dívida que o Uruguai tinha com o Brasil. Como alternativa ao pagamento, foi proposto que o Uruguai executasse a obra, sendo esse acordo oficializado através de um Tratado assinado em 22 de julho de 1918. Sua localização exata seria definida por uma comissão mista, composta por representantes dos dois países. Serviria ao trânsito e tráfego de pessoas, cavalos e veículos de qualquer classe, “inclusive trens ferroviários”.⁶⁶ Pelo mesmo Tratado ficou, ainda, determinada a fundação e manutenção de um Instituto de Trabalho para receber brasileiros e uruguaios, em igual número, buscando elevar a eficácia de todos os ofícios industriais, artes e ciências relacionadas com a terra. Nele seriam ofertados cursos de especialização, superiores e técnicos, sendo determinada também a organização docente, regime de governo, organização, planos de estudo e projetos.⁶⁷

Después de realizado el proyecto fue necesario facilitar su ejecución, para ello Carlos Barbosa contó con el apoyo de Borges de Medeiros, su sucesor en el gobierno de Río Grande del Sur.⁶⁵ La oportunidad para ejecución de la obra surgió en 1918, cuando de las negociaciones para la cancelación del pago de la deuda que Uruguay tenía con Brasil. Como alternativa al pago, fue propuesto que Uruguay ejecutase la obra, siendo ese acuerdo oficializado a través de un Tratado firmado el 22 de julio de 1918. Su localización exacta sería definida por una comisión miscelánea, compuesta por representantes de los dos países. Serviría al tránsito y tráfico de personas, caballos y vehículos de cualquier clase, “incluso trenes ferroviarios”.⁶⁶ Por el mismo Tratado se quedó, aún, determinada la fundación y desarrollo de un Instituto de Trabajo para recibir brasileños y uruguayos en igual número, buscando elevar la eficacia de todos los oficios, industrias, artes y ciencias relacionadas con la tierra. En dicho Instituto serían ofrecidos cursos de especialización superior y técnica, siendo determinada también la organización docente, régimen de gobierno, organización, planes de estudio y proyectos.⁶⁷

65. Carlos Barbosa foi precedido e sucedido na administração estadual por Borges de Medeiros, que administrou o Rio Grande do Sul de 1898 a 1908 e de 1913 a 1928. Correligionários do Partido Republicano Rio-Grandense, ambos manteriam contato duradouro, preservando a influência política regional e nacional que haviam conquistado. SCHLEE, Andrey Rosenthal. A Ponte. Artigo.

66. Tratado da Dívida, transcrito por SOARES, 2005, op. cit. p. 167-170.

67. Idem.

65. Carlos Barbosa fue precedido y sucedido por el gobierno de Borges de Medeiros, quien administró Rio Grande do Sul desde 1898 hasta 1908 y desde 1913 a 1928. Correligionarios del Partido Republicano Riograndense, ambos mantuvieron un contacto permanente, preservando la influencia política regional y nacional que habían conquistado. SCHLEE, Andrey Rosenthal. El Puente. Artículo.

66. *Tratado da Dívida*, transcrito por SOARES, Eduardo, op. cit., pp. 167-170.

67. Idem.



Conforme definido no Tratado de 1918, no ano seguinte, foram criadas duas comissões internacionais, uma em cada país, dependentes dos respectivos Ministérios das Relações Exteriores. No Uruguai foi indicado o Engenheiro Virgílio Sampognaro como Alto Comissário, e o Engenheiro Quinto Bonomi (filho) e o Agrimensor Emilio Carrió como primeiro e segundo engenheiros. No Brasil, para os cargos análogos foram indicados o Marechal Gabriel Pereira de Sousa Botafogo, Major Engenheiro José Ribeiro Gomes e o Capitão Engenheiro José Vicente Araújo e Silva. Segundo Schlee, essa Comissão Mista teria sido recebida por Borges de Medeiros, então Governador do Rio Grande do Sul, em 1919.⁶⁸

Durante cinco anos, a Comissão Mista realizou os estudos planialtimétricos, altimétricos e geológicos, determinou o eixo da ponte, estabeleceu as condições da licitação e acompanhou as obras, sendo dissolvida em 1926.⁶⁹ Nos relatórios da Comissão existem detalhes sobre a obra (que teria extensão de 320 metros, incluindo 27 metros em cada extremo para assento dos postos fiscais e aduaneiros), além da escolha da técnica construtiva em concreto armado. A comissão também determinou as especificidades dos acessos brasileiro e uruguaio e questões relativas à aquisição dos terrenos e campos necessários e

Conforme definido en el Tratado de 1918, en el año siguiente, fueron creados dos comisiones internacionales, uno en cada país, dependientes de los respectivos Ministerios de las Relaciones Exteriores. En Uruguay fue integrada por el Ingeniero Virgilio Sampognaro como Alto Comisario, el Ingeniero Quinto Bonomi (hijo) y el Agrimensor Emilio Carrió como primer y segundo ingenieros. En Brasil, para los cargos análogos fueron indicados el Mariscal Gabriel Pereira de Sousa Botafogo, Mayor Ingeniero José Ribeiro Gomes y el Capitán Ingeniero José Vicente Araújo y Silva Segundo Schlee, que fueron recibidos por Borges de Medeiros, entonces Gobernador de Río Grande del Sur, en 1919.⁶⁸

Durante cinco años, esa Comisión Mixta realizó los estudios planimétricos, altimétricos y geológicos, determinó el eje del puente, estableció las condiciones de la licitación y acompañó las obras, siendo disuelta en 1926.⁶⁹ En los informes de la Comisión hay detalles sobre la obra (que tendría extensión de 320 metros, incluyendo 27 metros en cada extremo para asiento de los puestos fiscales y aduaneros), además de la elección de la técnica constructiva en hormigón armado. La Comisión también determinó las especificidades de los accesos brasileño y uruguayo y las cuestiones relativas a la adquisición de los terrenos y campos

68. SCHLEE, op. cit.

69. BONOMI, op. cit., p. 561.

68. SCHLEE, op. cit.

69. BONOMI, op. cit., p. 561.

que deveriam ser desapropriados.⁷⁰ A Comissão elaborou ainda o projeto executivo da obra, assinado pelo engenheiro uruguaio Quinto Bonomi⁷¹ a partir dos estudos de Ahrons, que redefiniu as rampas de acesso e acrescentou as duas alfândegas.⁷²

Em 05 de junho de 1920, a Comissão Mista reuniu-se para discutir o Instituto de Trabalho e definir o eixo da ponte. Entretanto, na mesma época surgiram propostas para alteração do Tratado da Dívida na parte específica do Instituto do Trabalho, e começaram a ocorrer divergências entre os dois países quanto à execução das obras. Apesar dos problemas, em 02 de abril de 1924 foram publicados, simultaneamente no Rio de Janeiro e em Montevideu, os editais de concorrência para sua construção. As Comissões analisaram as propostas, mas decidiram pela anulação da concorrência, lançando outro edital

necessarios que debían ser expropiados.⁷⁰ Además, La Comisión elaboró un proyecto ejecutivo de la obra, firmado por el ingeniero uruguayo Quinto Bonomi⁷¹ que a partir de los estudios de Ahrons, redefinió las rampas de acceso y amplió las dos aduanas.⁷²

En 05 de junio de 1920, la Comisión Mista se reunió para discutir el Instituto de Trabajo y definir el eje del puente. Entre tanto, en la misma época surgieron propuestas para la modificación del Tratado de Deuda en la parte específica del Instituto de Trabajo, y comenzaron a surgir divergencias entre los dos países en cuanto a la ejecución de las obras. A pesar de los problemas, el 02 de abril de 1924 fueron publicados, simultáneamente en Rio de Janeiro y en Montevideo, las convocatorias de competencia para su construcción. Las Comisiones analizaron las propuestas, pero decidieron por la anulación de la competencia,

70. Para a construção da Ponte foi necessário desapropriar imóveis junto às cabeceiras do Rio em ambos os lados, mas principalmente no lado uruguaio, onde, em função de estar implantada em área frequentemente alagável, foi necessário construir uma rampa com 1.534 metros de comprimento até atingir terreno seco. SOARES, 2005, op. cit., p. 172-176.

71. Quinto Bonomi (filho) nasceu em Montevideu em 1892 e graduou-se Engenheiro de Pontes e Caminhos em 1915 pela antiga Faculdade de Matemáticas. Iniciou a carreira com atividades topográficas, e trabalhou na execução de diversas obras hidráulicas e de saneamento. Em 1931 foi designado porta-voz da Direção da Administração Nacional de Combustíveis, Álcool e Portland, cargo em que permaneceu até 1933. Ao longo de sua carreira também desenvolveu atividades docentes ligado à Faculdade de Engenharia e em Cursos Preparatórios para Engenharia. Foi ainda membro da Comissão Diretora da Associação Politécnica do Uruguai (atual Associação de Engenheiros do Uruguai), do Centro de Empresários de Obras, e Presidente do Rotary Clube. Faleceu em Montevideu, em 1944.

72. SCHLEE, op cit.

70. Para la construcción del puente era necesario expropiar tierras próximas a las cabeceras del río en ambos lados, pero especialmente en el lado uruguayo, que en su mayoría eran inundables, situación que determinó la necesidad de la construcción de una rampa con 1.534 metros de largo para alcanzar tierra seca. SOARES, Eduardo, op. cit., pp. 172-176.

71. Quinto Bonomi (hijo) nació en Montevideo en 1892 y se graduó de Ingeniero de Puentes y Caminos en 1915 por la antigua Facultad de Matemáticas. Inició su carrera con actividades topográficas, y trabajó en la ejecución de diversas obras hidráulicas y de saneamiento. En 1931 fue designado porta voz de la Dirección Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland, cargo en el que permaneció hasta 1933. A lo largo de su carrera también desarrolló actividades docentes en la Facultad de Ingeniería y en Cursos Preparatorios para Ingeniería. Fue todavía miembro de la Comisión Directora de la Asociación Politécnica del Uruguay (actual Asociación de Ingenieros del Uruguay) y del Centro de empresarios de Obras.

72. SCHLEE, op. cit.



em março de 1925, através do qual foi escolhida a firma carioca *E. Kemnitz & Cia.* para a execução da obra.⁷³

Em 31 de dezembro de 1926, foi oficialmente extinta a Comissão Mista, ficando determinado que a construção seria executada pela empresa vencedora, em nome do Ministério de Obras Públicas do Uruguai, “conforme os projetos e planos já aprovados pela Comissão”.⁷⁴ O contrato para sua execução foi assinado em 21 de março de 1927, e para a direção da obra o Ministério de Obras Públicas do Uruguai indicou o Engenheiro Quinto Bonomi, que contou com a colaboração do Engenheiro Roque A. Aita. Para acompanhamento dos trabalhos, o Brasil indicou como Delegado o Engenheiro Arnaldo Pimenta da Cunha, que contou com a colaboração do Engenheiro M. J. Moreira Fisher.⁷⁵

As obras foram iniciadas em 21 de fevereiro de 1927, mas esbarrou em problemas, pois o terreno não correspondia ao indicado nos planos e projetos organizados e aprovados pelos dois governos, sendo necessário modificar detalhes técnicos e econômicos.⁷⁶ Esses problemas levaram ao atraso das obras, originalmente previstas para execução em 18 meses, mas que levaram, ao final, 44 meses para serem concluídas, sendo entregues em 14 de novembro de 1930 à direção da obra, e no dia 20 do

lanzando otra convocatoria en marzo de 1925, a través de lo cual fue escogida la firma carioca *E. Kemnitz & Cia.* para la ejecución de la obra.⁷³

El 31 de diciembre de 1926, se disolvió oficialmente la Comisión mixta, quedando determinado que la construcción sería ejecutada por la empresa adjudicataria en nombre del Ministerio de Obras Públicas de Uruguay, “conforme os projetos e planos já aprovados pela Comissão”.⁷⁴ El contrato para su ejecución fue firmado el 21 de marzo de 1927, y para la dirección de la obra, el Ministerio de Obras Públicas de Uruguay eligió al Ingeniero Quinto Bonomi, que contó con la colaboración del Ingeniero Roque A. Aita. Para acompañamiento de los trabajos, Brasil indicó como Delegado el Ingeniero Arnaldo Pimenta da Cunha, que contó con la colaboración del Ingeniero M. J. Moreira Fisher.⁷⁵

Las obras comenzaron el 21 de febrero de 1927 con grandes dificultades, ya que el terreno no se correspondía con el indicado en los planos y proyectos definidos y aprobados por los dos gobiernos, siendo necesario modificar detalles técnicos y económicos.⁷⁶ Esos problemas llevaron al atraso de la obra, originalmente prevista para ejecutarse en 18 meses, pero que llevaron, al final, 44 meses para ser concluidas, siendo entregados el 14 de noviembre de 1930 a la dirección de la obra, y en el día 20 del mismo mes, a los representantes de

73. BONOMI, op. cit., p. 561.

74. Segundo SOARES, 2005, op. cit. *Apud*: SCHLEE, Andrey Rosenthal. *A Ponte*. Artigo.

75. BONOMI, op. cit., p. 562.

76. SOARES, 2005, op. cit., p. 114.

73. BONOMI, op. cit., p. 561.

74. SOARES, op. cit.; SCHLEE, op. cit.

75. BONOMI, op. cit., p. 562.

76. SOARES, op. cit. 114.



Construção da rampa do lado brasileiro, sem data.
Fonte: Instituto Histórico e Geográfico de Jaguarão.



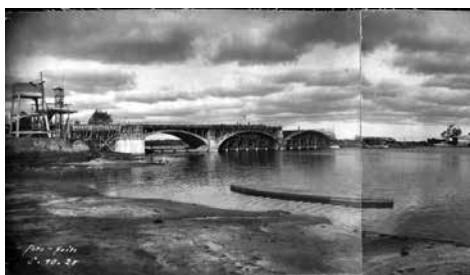
Construção do muro de contenção da rampa do acesso brasileiro, 1928. Fonte: Ministerio de Educación y Cultura.



Construção da rampa do lado uruguaio, sem data.
Fonte: Instituto Histórico e Geográfico de Jaguarão.



Construção dos arcos que suportam o tabuleiro superior, 1928. Fonte: Instituto Histórico e Geográfico de Jaguarão.



Construção dos arcos que suportam o tabuleiro superior, 1928. Fonte: Instituto Histórico e Geográfico de Jaguarão.



Estrutura para a construção dos arcos, 1928. Fonte: Instituto Histórico e Geográfico de Jaguarão.



Construção dos arcos que suportam o tabuleiro, 1928. Fonte: Instituto Histórico e Geográfico de Jaguarão.



Equipe de Engenheiros, sem data. Fonte: Instituto Histórico e Geográfico de Jaguarão.



Quadra de esportes e piscina junto à Ponte Mauá, sem data. Fonte: Instituto Histórico e Geográfico de Jaguarão.



Quadra de esportes e piscina junto à Ponte Mauá, sem data. Fonte: Instituto Histórico e Geográfico de Jaguarão.



Ônibus pertencente à Frota da Empresa brasileira de transporte Frederes em frente à ponte Internacional Mauá, 1945. Fonte: Ministerio de Educación y Cultura.



Locomotora, 1928. Fonte: Instituto Histórico e Geográfico de Jaguarão.

mesmo mês, aos representantes dos Ministérios de Obras Públicas dos dois países.⁷⁷

*Su aprobación por los dos Gobiernos supondrá la terminación definitiva de esa importante obra de ingeniería y de acercamiento entre los dos pueblos amigos.*⁷⁸

Em 16 de fevereiro de 1928, entretanto, havia sido assinada a Convenção Modificadora do Tratado de 22 de Julho de 1918, através da qual o dinheiro previsto para a criação do Instituto de Trabalho passou a ser destinado a três outros empreendimentos: a construção de uma estrada de ferro entre Basílio e Jaguarão; a conclusão das obras da linha entre Rio Branco e *Treinta y Tres*; e a instituição de um fundo permanente para intercâmbio⁷⁹ para custear visitas recíprocas dos embaixadores dos dois países com o objetivo de aproximar as duas pátrias. A mesma Convenção estabelecia homenagem ao Barão de Mauá, atribuindo seu nome à Ponte. O Instituto de Trabalho originalmente previsto, portanto, nunca chegou a ser criado.

Nesse período aumentou significativamente a navegação no Rio Jaguarão, através da qual era transportado todo o material necessário para a execução da obra, sendo que no trecho conhecido por “Volta do Periquito”, na margem uruguaia, ainda existem vestígios do trapiche onde atracavam os barcos que traziam o material e que, quando o rio estava baixo, não conseguiam chegar até o porto. Além disso, a execução da obra trouxe para a região

los Ministerios de Obras Públicas de los dos países.⁷⁷

Su aprobación por los dos Gobiernos supondrá la terminación definitiva de esa importante obra de ingeniería y de acercamiento entre los dos pueblos amigos.⁷⁸

El 16 de febrero de 1928, mientras, había sido firmada la Convención Modificadora del Tratado de 22 de Julio de 1918, a través de la cual el dinero previsto para la creación del Instituto de Trabajo pasó a ser destinado a tres otras iniciativas: la construcción de un ferrocarril entre Basílio y Jaguarão; la conclusión de las obras de la línea entre Rio Branco y *Treinta y Tres*; y la institución de un fondo permanente para intercâmbio⁷⁹ para costear visitas recíprocas de los embajadores de los dos países con el objetivo de aproximar las dos patrias. La misma Convención establecía homenaje al Barón de Mauá, atribuyendo su nombre a lo Puente. El Instituto de Trabajo originalmente previsto, por tanto, nunca llegó a ser creado.

En ese período aumentó significativamente la navegación en el Río Yaguarón, a través del cual se transportaba todo el material necesario para la ejecución de la obra. En el tramo conocido como “Vuelta del Periquito”, en la margen uruguaya, aún existen vestigios del muelle donde atracaban los barcos cuando los niveles bajos del río no les permitían acceder al puerto.

Asimismo, la ejecución de la obra trajo para la

77. BONOMI, op. cit., p. 562.

78. Idem.

79. Idem.

77. BONOMI, op. cit., p. 562.

78. Idem.

79. Idem.



um número significativo de trabalhadores de diversas nacionalidades, “Gente que transformou radicalmente, por alguns anos, a economia local.”⁸⁰

Em decorrência, a economia de Jaguarão e Rio Branco passou por um período de expansão e as duas cidades presenciaram a construção de diversos novos edifícios – vários deles executados pela própria construtora *E. Kemnitz & Cia*, aproveitando sua presença no local e disponibilidade de mão de obra treinada.

Em 30 de dezembro de 1930, foi finalmente inaugurada a Ponte Internacional Barão de Mauá. A solenidade contou com a presença de autoridades civis e militares brasileiras e uruguaias e de grande parte da população de Jaguarão e Rio Branco. No centro da ponte os Ministros das Relações Exteriores Rufino Domínguez (Uruguai) e Maurício Lacerda (Brasil), representando os governos dos dois países, realizaram o ato simbólico de inauguração.⁸¹

Em 25 de março de 1932, foi inaugurado o ramal ferroviário entre Basílio e Jaguarão, que cruzava a Ponte Internacional Mauá e se conectava à malha uruguaia, no trecho entre Rio Branco e *Treinta y Tres*, e de lá ao porto de Montevideo.

Em comemoração à data, foi cunhada uma medalha, desenhada pelo uruguaio José Luis

región un importante número de trabajadores de diversas nacionalidades. “Gente que transformó radicalmente, por algunos años, la economía local.”⁸⁰

En consecuencia, la economía de Jaguarão y Rio Branco pasó por un período de expansión y las dos ciudades presenciaron la construcción de diverso nuevos edificios - varios de ellos ejecutados por la propia constructora *E. Kemnitz & Cia.*, aprovechando su presencia en el local y disponibilidad de mano de obra entrenada.

El 30 de diciembre de 1930, fue finalmente inaugurado el Puente Internacional Barón de Mauá. La ceremonia contó con la presencia de autoridades civiles y militares brasileñas y uruguayas y gran parte de la población de Yaguarón y Río Branco. En el centro del puente los Ministros de Relaciones Exteriores Rufino Domínguez (Uruguay) y Mauricio Lacerda (Brasil), en representación de los gobiernos de sus respectivos países, realizaron una acto simbólico de inauguración.⁸¹

El 25 de marzo de 1932, fue inaugurado el ramal ferroviario entre Basílio y Jaguarão, que cruzaba el Puente Internacional Mauá y se conectaba a la malla uruguaya, en el trecho entre Rio Branco y *Treinta y Tres*, y de allá al puerto de Montevideo.

En conmemoración de este acontecimiento fue acuñada una medalla, diseñada por el artista

80. Segundo Schlee, “em 1928, trabalharam na execução da ponte cerca de 6215 operários: 2813 brasileiros, 2001 uruguaios, 607 portugueses, 430 alemães e 364 de outras nacionalidades.” SCHLEE, op. cit.

81. SANTOS, Vagner. *Caminhando a través da História*. Evangraf, 2012, p. 30.

80. Según Schlee, “em 1928, trabalharam na execução da ponte cerca de 6215 operários: 2813 brasileiros, 2001, uruguaios, 607 portugueses, 430 alemães e 364 de outras nacionalidades.” SCHLEE, Andrey, op. cit.

81. SANTOS, Vagner, *Caminhando a través da História*, Evangraf, 2012, p. 30.



Foto: Márcio Vianna.

Zorrilla de San Martín, e elaborada em prata e bronze pela casa Tamaro, de Montevideu.⁸² A Ponte Mauá também aparece em uma medalha brasileira, cunhada quando da visita do Presidente uruguaio Gabriel Terra ao Brasil.⁸³

Porém, por questões de defesa territorial, de forma a impedir a invasão de um país pelo outro

uruguayo José Luis Zorrilla de San Martín, y realizada en plata y bronce por la casa *Tamaro* de Montevideo.⁸² El Ponte Mauá también se registra en una medalla brasileña, acuñada con motivo de la visita del Presidente uruguayo Gabriel Terra a Brasil.⁸³

Por cuestiones de defensa territorial, para impedir la invasión de un país por el otro a través del siste-

82. O Programa RESTAURA da *Comissão Nacional de Patrimônio Cultural / CPCN* – Ministério de Educação e Cultura do Uruguai tem um exemplar desta medalha em seu acervo.

83. CASTELLO, Emilio Peláez. Una medalla... una historia – Un puente por una deuda. In: *Guanín*, Año II, nº 10. Montevideo, setiembre de 2011.

82. El Programa RESTAURA de la Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación / CPCN – Ministerio de Educación y Cultura de Uruguay cuenta en su acervo con un ejemplar de la citada medalla.

83. CASTELLO, Emilio. Una medalla... una historia. Un puente por una deuda en: *Guanín*, Año II, nº 10. Montevideo, setiembre de 2011.



através do sistema ferroviário, os trilhos tinham bitolas diferentes (1,0 metro do lado brasileiro e 1,445 m do lado uruguaio), o que impedia o tráfego direto dos trens entre fronteiras. Por esse motivo, em 1942 foi construído um abrigo para viajantes à margem brasileira da ponte, denominado de Parada Polinício, e construída uma linha entre a estação e esse ponto.

3.2.2. Descrição Geral da Obra

Em um artigo publicado na Revista de Engenharia da Associação Politécnica do Uruguai em 1930, o Engenheiro Quinto Bonomi, diretor responsável pela execução da obra, publicou descrições detalhadas da obra, dividida em cinco partes: acesso brasileiro, ponte propriamente dita com as aduanas, acesso principal uruguaio ou “à *Cochilha*” até a linha máxima crescente, acesso secundário uruguaio ou rampa a Rio Branco e o pequeno tramo de junção de ambos e sua chegada à ponte em território uruguaio.⁸⁴ Graças à sua integridade, ainda hoje a Ponte Mauá se mantém fiel à essa descrição.

*El Puente, destinado al tránsito de ferrocarriles, vehículos e peatones, es insumergible, de hormigón y hormigón armado, y su longitud total comprendidos los accesos hasta alcanzar la línea de máxima creciente en ambas márgenes, es de mts. 2.101,86.*⁸⁵

Considerando a rampa de Rio Branco, entretanto, sua extensão atinge 2.113,86 metros.

84. BONOMI, op. cit., p. 561-577.

85. Ibidem, p. 562.

ma ferroviario, las vías se ejecutaron con trochas diferentes (1,0 metros del lado brasileño y de 1,445 m del lado uruguayo), lo que impedía el tráfico directo de los trenes entre fronteras. También por ese motivo, en 1942 fue construido un refugio para pasajeros en la margen brasileña del puente, denominado Parada Polinício, y fue construido un ramal ferroviario entre la estación y ese punto.

3.2.2. Descripción General de la Obra

En un artículo publicado en la Revista de Ingeniería de la Asociación Politécnica de Uruguay en 1930, el Ingeniero Quinto Bonomi, director responsable por la ejecución de la obra, publicó descripciones detalladas de la obra, dividida en cinco partes: acceso brasileño, puente propriamente dicha con las aduanas, acceso principal uruguayo o “a la *Cochilha*” hasta la línea máxima creciente, acceso secundario uruguayo o rampa a Rio Branco y el pequeño tramo de conjunción de ambos y su llegada a lo puente en territorio uruguayo.⁸⁴ Gracias a su integridad, aún hoy el Puente Mauá se mantiene fiel a la esa descripción.

El Puente, destinado al tránsito de ferrocarriles, vehículos y peatones, es insumergible, de hormigón y hormigón armado, y su longitud total comprendidos los accesos hasta alcanzar la línea de máxima creciente en ambas márgenes, es de mts. 2.101,86.⁸⁵

La longitud del puente, considerando la rampa a Río Branco, es de 2113,86 metros. Su ancho

84. BONOMI, op. cit., pp. 561-577.

85. Ibidem, p. 562.

Sua largura varia entre 10,25 e 13 metros, nos acessos uruguaio e brasileiro, respectivamente.

Em relação ao sistema viário, a Ponte é dividida em três seções, distintas em relação aos usos, níveis e acabamentos. Com exceção da rampa de acesso a Rio Branco, apresenta trilhos ferroviários em toda sua extensão.

O limite de domínio entre os dois países está representado através de um marco físico construído no eixo da ponte, que delimita também o poder de atuação e as ações de manutenção de cada país. A descrição apresentada a seguir é baseada no mencionado artigo de Bonomi, complementado por uma análise da situação atual da obra.

3.2.2.1. ACESSO BRASILEIRO

O eixo da Ponte coincide com o eixo da Rua Uruguai, em Jaguarão, como uma continuação desta. O comprimento desse trecho seria de 200 metros, iniciando-se no cruzamento com a Rua Barão do Rio Branco e chegando até a entrada da ponte propriamente dita (entre os edifícios aduaneiros), com largura de 13 livres entre as balaustradas.

Conta com uma via central de 4,5 metros para a linha férrea, duas pistas em concreto de cada lado, com largura de 2,9 metros para o trânsito de veículos, ladeada por duas vias para pedestres com largura de 1,35m e protegida por uma balaustrada.

Em função da necessidade de aterrar a margem

varia de 10,25 a 13 metros, en los accesos uruguayo y brasileño, respectivamente.

Con relación al sistema viario, el Puente se divide en tres secciones, distintas con relación a los usos, niveles y acabamientos. Aparte de la rampa de acceso a Rio Branco, presenta trillos ferroviarios en toda su extensión.

El límite de dominio entre los dos países está representado a través de un hito físico construido en el eje del puente, que delimita también el poder de actuación y las acciones de mantenimiento de cada país. La descripción presentada a continuación es basada en el mencionado artículo de Bonomi, complementado por un análisis de la situación actual de la obra.

3.2.2.1. ACCESO BRASILEÑO

El eje del Puente coincide con el eje de la Rua Uruguai, en Yaguarón, como una continuación de esta. La longitud de este tramo es de 200 metros, a partir de la intersección con la Calle Barón de Río Branco, hasta la entrada del puente propriamente dicho (entre los edificios aduaneros), con un ancho de 13 metros libres entre balaustradas.

Cuenta con una vía central de 4,5 metros para la línea férrea, dos sendas en hormigón a cada lado, con un ancho de 2,9 metros para el tránsito vehicular, flanqueadas por dos sendas peatonales con un ancho de 1,35 metros y protegida por una balaustrada.

En función de las necesidades de aterrar la



brasileira para conectar o tabuleiro⁸⁶ da ponte com a Rua Uruguai, o acesso é constituído por dois muros laterais de concreto armado que sustentam este aterro. Em ambos os lados existem escadas de acesso para pedestres diretamente no início da ponte propriamente dita. Desde sua construção esse trecho não sofreu alterações significativas.

3.2.2.2. PONTE E ADUANAS / ALFÂNDEGAS

A ponte propriamente dita tem uma extensão total de 330 metros, sendo 276 metros de tabuleiro, mais 27 metros de cada lado correspondentes aos postos aduaneiros. É constituída por 9 arcos, sendo os 3 centrais com 30 metros de vão e os demais com 27 metros, apoiados em 8 pilares intermediários. O perfil transversal desse trecho é igual ao acesso brasileiro, com 13 metros de largura, e só se diferencia pela forma de sustentação das calçadas, apoiadas sobre mãos-francesas presas ao tabuleiro da ponte.

Em ambos os lados se erguem os edifícios aduaneiros, com 7 metros de altura e 27 de largura, simetricamente construídos. O espaçamento entre eles correspondente à largura do tabuleiro, 13 metros.

As quatro torres, com dois pavimentos cada, erguidas em lados opostos da Ponte, são marcadas por pilastras nos cunhais, telhados em quatro águas cobertos com telhas cerâmicas tipo capa e canal, que deram à construção aparência formal eclética ou neocolonial, e unidas por um arco decorativo. Segundo Quinto Bonomi,

86. Tabuleiro: parte estrutural que suporta as cargas de circulação e transmite ao sistema estrutural da ponte.

margen brasileña para conectar el tablero⁸⁶ del puente con la Calle Uruguay, el acceso está formado por dos muros laterales de contención, de hormigón armado. En ambos los lados existen escaleras de acceso para peatones directamente en el inicio del puente propriamente dicho. Desde su construcción ese trecho no sufrió alteraciones significativas.

3.2.2.2. PUENTE Y ADUANAS

El puente propriamente dicho tiene una longitud de 330 metros, siendo 276 metros de desarrollo vial (tablero), más 27 metros de cada lado correspondientes a puestos aduaneros. Se constituye por 9 arcos, siendo los 3 centrales con 30 metros de van y los demás con 27 metros, apoyados en 8 pilares intermedios. El perfil transversal de ese trecho es igual al acceso brasileño, con 13 metros de ancho, y solo se diferencia por la forma de sustentación de las sendas, apoyadas sobre ménsulas sujetas al tablero del puente.

En ambos lados del puente se encuentran los edificios aduaneros, con 7 metros de altura y 27 de ancho, simétricamente construidos. El espacio entre ellos corresponde al ancho del tablero, 13 metros.

Los cuatro torres, con dos pavimentos cada, erguidas en lados opuestos del Ponte, son marcadas por pilastras en los acunais, tejados en cuatro aguas cubiertos con tejas cerámicas tipo capa y canal, que dieron a la construcción apariencia formal eclética o neocolonial, y unidas por un arco decorativo. Según Quinto Bonomi:

86. Tablero o Losa: Es la parte estructural que queda a nivel de subrasante y que transmite tanto cargas como sobrecargas a las viguetas y vigas principales.



Foto: Márcio Vianna.

Los edificios destinados a puestos aduaneros son de construcción sencilla, dado su destino, y de línea sobrias y fuertes para armonizar con el resto de la obra.⁸⁷

As torres, agrupadas duas a duas, possuem acabamento externo em argamassa igual ao do restante da ponte e não sofreram grandes alterações em seu exterior. As esquadrias são em madeira, sendo as externas com verga em arco pleno no pavimento térreo e reta no superior,

Los edificios destinados a puestos aduaneros son de construcción sencilla, dado su destino, y de línea sobrias y fuertes para armonizar con el resto de la obra.⁸⁷

Las torres, agrupadas dos a dos, poseen acabo externo en argamasa igual al del restante del puente y no sufrieron grandes alteraciones en su exterior. Las escuadrías son en madera, siendo las externas con verga en arco pleno en el pavimento térreo y recta en el superior, vedadas

87. BONOMI, op. cit., p. 567.

87. BONOMI, op. cit., p. 567.



vedadas por grandes vidraças. Internamente possuíam assoalhos de madeira e ladrilhos hidráulicos, paredes de alvenaria e forros em laje, atualmente bastante alterados para atender a novos usos.

No lado uruguaio, os ambientes internos foram compartimentados com paredes em alvenaria ou divisórias de madeira, e os pisos foram subdivididos por lajes em concreto armado. Os acabamentos de piso e parede são diversificados, predominando os revestimentos cerâmicos. Externamente, foram instaladas “marquises” sobre as portas com estrutura de madeira e telhas que descaracterizaram parcialmente a fachada.

No lado brasileiro, as torres tiveram os primeiros pavimentos subdivididos por estrutura metálica com assoalho de madeira. As divisões internas em alvenaria são originais, com o acréscimo de divisórias em madeira e da construção de outros banheiros. Os pisos ainda são em assoalho de madeira e ladrilhos hidráulicos, com exceção do terraço e dos banheiros, atualmente revestidos de piso cerâmico. As escadas, antes tipo “caracol”, agora são retas em estrutura metálica e madeira.

Em ambos os lados foram instalados equipamentos de ar condicionado que interferem no monumento.

3.2.2.3. ACESSOS URUGUAIOS (PRINCIPAL OU À COXILHA, SECUNDÁRIO OU A RIO BRANCO, E UNIÃO ENTRE OS DOIS)

Devido ao nível natural do terreno na margem uruguaia – mais baixo em relação à margem brasileira e frequentemente alagável por enchentes –, para a constituição do povoado de Rio Branco foram necessárias diversas obras

por grandes vidrieras. Internamente poseían parqué de madera y baldosas hidráulicas, paredes de mampostería y forros en laja, actualmente bastantes alterados para atender a nuevos usos.

En el lado uruguayo, los ambientes internos fueron compartimentados con paredes en albañilería o divisorias de madera, y los pisos fueron subdivididos por lajas en hormigón armado. Los acabados de piso y pared son diversificados, predominando los revestimientos cerámicos. Externamente, fueron instaladas “marquesinas” sobre las puertas con estructura de madera y tejas que quitaron la característica parcialmente la fachada.

En el lado brasileño, las torres tuvieron los primeros pavimentos subdivididos por estructura metálica con entarimo de madera. Las divisiones internas en albañilería son originales, con la añadidura de divisorias en madera y de la construcción de otros baños. Los pisos aún son en parqué de madera y ladrillos hidráulicos, aparte de la terraza y de los baños, actualmente revestidos de piso cerámico. Las escaleras, antes tipo “caracol”, ahora son rectas en estructura metálica y madera.

En ambos los lados fueron instalados equipos de aire acondicionado que interfieren en el monumento.

3.2.2.3. ACCESOS URUGUAYOS (PRINCIPAL O A LA CUCHILLA, SECUNDARIO O A RIO BRANCO Y UNIÓN ENTRE AMBOS)

Debido al nivel natural del terreno en el margen uruguayo - más bajo con relación a lo margen brasileño y frecuentemente inundable por inundaciones -, para la constitución del pueblo de Rio Branco fueron necesarias diversa obras

de terraplanagem que elevaram o nível da rua principal (*Calle Centenario*) – permitindo a construção das edificações em cota superior à de alagamento, mas estando a área que a rodeia abaixo deste nível. Isso faz com que, nos períodos de cheia do rio, a povoação se transforme em uma ilha acessível somente por meio de embarcações.⁸⁸

Além desse ponto, já em terreno não inundável, situa-se o núcleo da Coxilha – mais extenso, apesar de ter menor importância – de onde partia o antigo Caminho de Cerro Largo, principal comunicação entre a região e o restante do país.

Por esse motivo foram projetados dois acessos diferenciados no lado uruguaio, que se unem antes de chegar às torres aduaneiras: o principal, em direção à Coxilha e por onde também passaria a linha férrea em direção a *Trenta y Tres* e uma rampa secundária para conectar à povoação de Rio Branco.⁸⁹

de terraplenado que elevaron el nivel de la calle principal (*Calle Centenario*) – permitiendo la construcción de las edificaciones en anotación superior a la de inundación, pero estando la área que la rodea abajo de este nivel. Eso hace con que, en los períodos de llena del río, el poblado se transforme en una isla accesible solamente por medio de embarcaciones.⁸⁸

Más allá de este punto, ya en terreno no inundable, se encuentra el núcleo de La Cuchilla – más extenso, a pesar de tener menor importancia – de donde partía el antiguo Camino de Cerro Largo, principal comunicación entre la región y el resto del país.

Ese fue el motivo, por el cuál se proyectaron dos accesos diferentes del lado uruguayo, que se unen antes de llegar a las torres aduaneras: el principal, en dirección a La Cuchilla y por donde también pasaría la vía férrea en dirección a Treinta y Tres, y una rampa secundaria para conectar con la población de Río Branco.⁸⁹

88. “En este caso la Villa de Río Branco queda sobre el nivel de las aguas, pero en cambio todos los terrenos que la rodean quedan inundados y solo puede comunicarse con tierra firme por medio de embarcaciones.” BONOMI, op. cit., p. 568.

89. “Dadas las razones de la forma y ubicación del ejedel acceso principal, vemos que con esta obra queda solucionado el problema del tránsito general de ferrocarriles, vehículos y peatones entre ambas márgenes; pero no queda solucionado el acceso de los pobladores de Río Branco. Podría producirse el caso, que existiendo em el extremo de la calle principal del Pueblo, un puente llenando todas las exigencias de una obra de su naturaleza, se vieran aquellos habitantes en la necesidad de tomar botes para llegar a tierra firme, o lo que es peor aún que corrieran el riesgo de perder sus vidas y bienes cuando las crecientes se producen rapidamente.” Idem, p. 569.

88. “En este caso la Villa de Río Branco queda sobre el nivel de las aguas, pero en cambio todos los terrenos que la rodean quedan inundados y solo puede comunicarse con tierra firme por medio de embarcaciones. BONOMI, Quinto, op. cit., p. 568.

89. “Dadas las razones de la forma y ubicación del eje del acceso principal, vemos que con esta obra queda solucionado el problema del tránsito general de ferrocarriles, vehículos y peatones entre ambas márgenes; pero no queda solucionado el acceso de los pobladores de Río Branco. Podría producirse el caso, que existiendo en el extremo de la calle principal del Pueblo, un puente llenando todas las exigencias de una obra de su naturaleza, se vieran aquellos habitantes en la necesidad de tomar botes para llegar a tierra firme, o lo que es peor aún que corrieran el riesgo de perder sus vidas y bienes cuando las crecientes se producen rápidamente.” BONOMI, Quinto, op. cit., p. 569.



A união entre os dois acessos, logo após a aduana uruguaia, conta com 37,86 metros de extensão e largura entre 12,5 e 19,5 metros, construída por muros de contenção. Desse ponto segue em linha reta pelo acesso principal em direção à Coxilha e, formando um ângulo de 30° em relação ao seu eixo, parte o acesso secundário em direção a Rio Branco. Neste ponto, a via férrea abandona o eixo da via e segue pela lateral esquerda (sentido Jaguarão – Coxilha). A partir deste ponto também é iniciada a utilização de guarda-corpos metálicos, diferente do acesso brasileiro e do tabuleiro que tem, nas laterais, proteção em balaustrada.

O acesso principal – à Coxilha – prolonga-se por 1.571,86 metros por meio de um viaduto, até encontrar solo mais elevado. A partir do ponto de união com a rampa para Rio Branco (acesso secundário) o primeiro trecho segue por 896 metros, realizando uma suave curva à direita apoiado em 64 arcos com 14 metros de vão. O segundo trecho é formado por um terrapleno de 241,50 metros de extensão, enquanto o terceiro, com 56 metros, volta a ser constituído por 4 arcos com 14 metros de vão. O quarto e último trecho é formado por um novo terrapleno com 340,50 metros de comprimento. Sua largura total é de 10,25 metros, sendo 1,35 metros de calçada para pedestres sustentada por mãos-francesas no lado direito da pista (sentido Brasil-Uruguai), 5,50 metros de pista para veículos ao centro, e 3,40 metros de trilhos ferroviários no lado esquerdo, separada da pista de veículos por um cordão de concreto.

Já a rampa de Rio Branco (acesso secundário) parte do ponto mais alto da Rua Artigas,

La unión entre los dos accesos, contigua a la aduana uruguaya, cuenta con 37,86 metros de largo, entre 12,5 y 19,5 metros de ancho y está construida por muros de contención. De este punto sigue en línea recta por el acceso principal en dirección a la Coxilha y, formando un ángulo de 30° con relación a su eje, parte el acceso secundario en dirección a Rio Branco. En este punto, la vía férrea abandona el eje de la vía y sigue por la lateral izquierda (sentido Jaguarão - Coxilha). Desde este punto también es iniciada la utilización de guarda-cuerpos metálicos, diferente del acceso brasileño y del tablero que tiene, en las laterales, protección en balaustrada.

El acceso principal - a la Coxilha - se prolonga por 1.571,86 metros por medio de un viaducto, hasta encontrar suelo más elevado. A partir del punto de unión con la rampa hacia Río Branco (acceso secundario), el primer tramo continúa 896 metros, realizando una suave curva hacia la derecha, apoyado en 64 arcos con 14 metros de luz. Lo según trecho está formado por un terrapleno de 241,50 metros de extensión, mientras el tercero, con 56 metros, vuelta a ser constituido por 4 arcos con 14 metros de vano. El cuarto y último tramo está formado por un nuevo terraplén de 340,50 metros de extensión. Su ancho total es de 10,25 metros: 1,35 metros de vereda peatonal, sostenida por ménsulas en el lado derecho del tablero (sentido Brasil - Uruguay), 5,50 metros de senda vehicular al centro, y 3,40 metros de vías férreas al lado izquierdo, separada de la senda vehicular por un cordón de hormigón.

La rampa de Río Branco (acceso secundario), parte del punto más alto de la Calle Artigas,

esquina com a Rua Lavalley e tem 154 metros de comprimento, sendo os primeiros 70 metros vencidos por cinco arcos, seguidos de um terrapleno de 84 metros. Tem 6,70 metros de largura, sendo 5,50 metros para veículos e 0,60 metros para pedestres em cada lateral. É o único trecho que não apresenta trilhos ferroviários.

3.2.3. Aspectos técnicos, artísticos e paisagísticos

Conforme referido anteriormente, o projeto inicial da Ponte Internacional Barão de Mauá foi encomendado pelo próprio Carlos Barbosa Gonçalves, então presidente da Província do Rio Grande do Sul, ao escritório do engenheiro Rudolf Ahrons em 1912.⁹⁰

Ahrons era o mais importante construtor da época no Rio Grande do Sul, autor de inúmeras outras obras de engenharia em todo o Estado e professor da Escola de Engenharia de Porto Alegre, onde lecionava engenharia civil e arquitetura. Nessa época, o Departamento de Arquitetura da construtora de Ahrons era chefiado pelo arquiteto Theo

90. Rudolf Ahrons (1869-1947) nasceu Porto Alegre, e era filho de Guilherme Ahrons, agrimensor e engenheiro civil, que por muitos anos prestou serviços à administração pública de várias cidades no Rio Grande do Sul tendo, inclusive, desenhado o mapa da cidade de Bagé em 1862. Rudolf Ahrons graduou-se Agrimensor no Colégio Militar local, e Engenheiro Civil na Universidade Técnica de Berlim em 1887. Retornando ao Brasil, assumiu a direção da construtora do pai. A partir de 1898 atuou ainda como professor na Escola de Engenharia, responsável pelas cadeiras de Construções Cíveis, Hidráulica e Resistência de Materiais. Em 1907 lecionou também projeto de pontes no curso de Estradas e, em 1912, no ano em que provavelmente recebeu a encomenda do projeto da ponte e em que abandonou a docência, assumiu a cadeira de Construções de Ferro e Cimento Armado. SCHLEE, Andrey Rosenthal. *A Ponte*. Artigo.

esquina con Calle Lavalley y tiene 154 metros de longitud, siendo los primeros 70 metros soportados por cinco arcos, seguidos de un terraplén de 84 metros. Tiene 6,70 metros de ancho, siendo 5,50 metros para vehículos y 0,60 metros para peatones a cada lado. Es el único trecho que no presenta vías férreas.

3.2.3. Aspectos técnicos, artísticos y paisajísticos

Según referido anteriormente, el proyecto inicial del Puente Internacional Barón de Mauá fue encomendado por el propio Carlos Barbosa Gonçalves, entonces presidente de la Provincia de Rio Grande do Sul, al estudio del ingeniero Rudolf Ahrons en 1912.⁹⁰

Ahrons era lo más importante constructor de la época en Río Grande del Sur, autor de innúmeros otras obras de ingeniería en todo el Estado y maestro de la Escuela de Ingeniería de Porto Alegre, donde enseñaba ingeniería civil y arquitectura. En esa época, el Departamento de Arquitectura de la constructora de Ahrons era comandado por el arquitecto Theo

90. Rudolf Ahrons (1869-1947) nació en Porto Alegre y era hijo de Guilherme Ahrons, agrimensor e ingeniero civil, que por muchos años prestó servicios a la administración pública de varias ciudades en Río Grande del Sur, habiendo incluso, diseñado el mapa de la ciudad de Bagé En 1862. Rudolf Ahrons se tituló de Agrimensor en el Colegio Militar local e Ingeniero Civil en la Universidad Técnica de Berlin en 1887. Retornando a Brasil, asumió la dirección de la constructora de su padre. A partir de 1898 ejercía aún como profesor en la Escuela de Ingeniería, responsable por las cátedras/asignaturas de Construcciones Cíviles, Hidráulica y Resistencia de Materiales. En 1907 enseñó también proyecto de puentes en curso de Caminos y Puentes, en 1912, año en que probablemente recibió la encomienda del proyecto del puente y en que abandonó la docencia, asumió la cátedra de Construcciones de Hierro y Hormigón Armado. SCHLEE, Andrey, op. cit.



Wiederspahn, um dos mais importantes que atuou no Rio Grande do Sul, tendo projetado diversas obras executadas durante o governo de Carlos Barbosa, como a Sede dos Correios e Telégrafos (1909), a Delegacia Fiscal (1912) — tombados pelo IPHAN — e a Faculdade de Medicina (1913)⁹¹, entre outras obras significativas.

Em 1913, Ahrons apresentou a Carlos Barbosa o “Projeto da ponte de cimento armado para o rio Jaguarão, em frente à cidade de mesmo nome – 1913”, onde se encontra a indicação da técnica construtiva a ser adotada, o concreto armado. Segundo Schlee, o projeto original desenvolvido pelo escritório de Ahrons em 1913 corresponde a uma versão ampliada (em nove arcos) da ponte da Cia Mogiana sobre o Ribeirão dos Machados, em Socorro – MG, de autoria dos engenheiros Guilherme Winter e Ernesto Chagas em 1910, e considerada por Vasconcelos⁹² como “a primeira ponte executada em concreto armado em São Paulo devidamente documentada (publicada na Revista Polytechnica nº31/32 de 1910).”⁹³ O autor elencou ainda outras pontes construídas em concreto armado e anteriores à Ponte Mauá, mas de porte inferior.⁹⁴

91. SCHLEE, op. cit.

92. VASCONCELOS, Augusto Carlos. *O concreto no Brasil*. Vol. 3. São Paulo: Studio Nobel, 2002.

93. SCHLEE, op. cit.

94. Viaduto Marechal Deodoro, em Itaipu, São Paulo (1907); Ponte sobre o rio Maracanã, Rio de Janeiro (1908); Ponte sobre o rio Camanducaia, em Amparo, São Paulo (1911); Ponte sobre o rio Tamanduateí, na Mooca, São Paulo (1912); Pontes, viadutos e arrimos da linha férrea da Estrada do Mar, São Paulo (1914). SCHLEE, op. cit.

Wiederspahn, uno de los más importantes que actuó en Río Grande del Sur, habiendo proyectado diversa obras ejecutadas durante el gobierno de Carlos Barbosa, como la Sede de los Correos y Telégrafos (1909), la Comisaría Fiscal (1912) - tumbados por IPHAN - y la Facultad de Medicina (1913)⁹¹, entre otras obras significativas.

En 1913, Ahrons presentó a Carlos Barbosa el “Proyecto del puente de cemento armado para el río Jaguarão, enfrente a la ciudad de mismo nombre - 1913”, donde se encuentra la indicación de la técnica constructiva a ser adoptada, el hormigón armado. Según Schlee, el proyecto original, desarrollado por el estudio de Ahrons en 1913, corresponde a una versión ampliada (en nueve arcos) del puente de la Cia Mogiana sobre el Ribeirão dos Machados, en Socorro –MG, de autoría de los ingenieros Guilherme Winter y Ernesto Chagas en 1910, y considerada por Vasconcelos⁹² como “a primeira ponte executada em concreto armado em São Paulo devidamente documentada (publicada en Revista Polytechnica nº31/32 de 1910).”⁹³ El autor también enumera otros puentes construidos en hormigón armado, anteriores al Puente Mauá, pero de menor porte.⁹⁴

91. SCHLEE, op. cit.

92. VASCONCELOS, Augusto Carlos. *O concreto no Brasil*. Vol. 3. São Paulo: Studio Nobel, 2002. SCHLEE, op. cit.

93. SCHLEE, op. cit.

94. “Viaduto Marechal Deodoro, em Itaipu, São Paulo (1907); Ponte sobre o rio Maracanã, Rio de Janeiro (1908); Ponte sobre o rio Camanducaia, em Amparo, São Paulo (1911); Ponte sobre o rio Tamanduateí, na Mooca, São Paulo (1912); Pontes, viadutos e arrimos da linha férrea da Estrada do Mar, São Paulo (1914).” SCHLEE, op. cit.

A escolha da técnica construtiva, o concreto armado, era inovadora para o período, e foi amplamente debatida pela Comissão Mista responsável pelo detalhamento da obra. Apesar da experiência em seu uso no Brasil, após anos de estudos, a Comissão elaborou um relatório elencando 18 razões para essa escolha:

1. A grande difusão da técnica na Alemanha, Estados Unidos, França e Itália;
2. A possibilidade de controle sobre a execução de cada peça *in loco* (em contraposição às peças metálicas fabricadas em outros);
3. Grande desenvolvimento da técnica de uso do concreto e o exemplo da casa Hennebique, que construiu 485 pontes de concreto armado;
4. Que a segurança das obras de concreto armado cresce com a vigilância e fiscalização no canteiro;
5. Que as obras de concreto formam monolitos isentos dos efeitos do fogo, das variações de temperatura e das oscilações, vibrações e trepidações resultantes dos choques dos ventos, da passagem de tropas em geral e dos veículos de rodagem;
6. Que tais vantagens crescem com o tempo;
7. Que o cimento e o ferro são de fácil aquisição;
8. Que o emprego do concreto armado diminui a seção dos pilares das pontes;
9. Que a instalação de obras de concreto é mais sumária do que a das metálicas;

La elección de la técnica constructiva, el hormigón armado, era innovadora para el período, y fue ampliamente debatida por la Comisión Mixta responsable por el detalle de la obra. A pesar de la experiencia en su uso en Brasil, tras años de estudios, la Comisión elaboró un informe relacionando 18 razones para esa elección:

1. La gran difusión de la técnica en Alemania, Estados Unidos, Francia e Italia;
2. La posibilidad de control sobre la ejecución de cada pieza *in loco* (en contraposición a las piezas metálicas fabricadas en otros);
3. El gran desarrollo de la técnica del uso de hormigón armado y el ejemplo de la casa Hennebique, que construyó 485 puentes de hormigón armado;
4. Que la seguridad de las obras de hormigón armado crece con la supervisión y la inspección directa en obra;
5. Que las obras de hormigón armado forman monolitos, exentos de los efectos del fuego, de las variaciones de temperatura y de las oscilaciones, vibraciones y trepidaciones resultantes de los efectos del viento, pasaje de tropas en general y de los vehículos rodados;
6. Que tales ventajas crecen con el tiempo;
7. Que el hormigón y el hierro son de fácil adquisición;
8. Que el empleo de hormigón armado disminuye la sección de los pilares de los puentes;
9. Que la instalación de las obras de hormigón armado es más sencilla que la de las obras metálicas;



10. Que o surgimento de peso morto nas construções de concreto é vantajosamente compensado pela rigidez do sistema;
 11. Que os insucessos nas obras de concreto armado são atribuídos a erros de execução e não mais a suposta e discutida desagregação dos ferros em armaduras;
 12. Que estamos no ponto culminante em que as dúvidas cederão o passo à confiança;
 13. Que no campo das construções metálicas existem muitas dúvidas a respeito da origem dos insucessos obtidos;
 14. Que além das vantagens estéticas resultantes do requinte das formas, permitido pela plasticidade do material, as despesas de manutenção das pontes de concreto são praticamente nulas;
 15. No caso específico, não há como transportar peças metálicas de Melo para Jaguarão;
 16. Que os iates e vapores que circulam pelo rio Jaguarão são de fraco calado e convés sem resistência para transportar peças grandes metálicas;
 17. Que todo o material necessário para a fabricação de concreto armado, assim como a mão de obra, podem ser encontrados nos dois países;
 18. Que a obra em questão carece de cunho de originalidade e de uma certa majestade em seu conjunto.⁹⁵
10. Que la aparición del peso muerto en las construcciones de hormigón armado es ventajosamente compensada por la rigidez del sistema;
 11. Que las fallas en las obras de hormigón armado son atribuidas a errores de ejecución y ya no más a la supuesta y discutida corrosión de los hierros de las armaduras;
 12. Que estamos en un punto culminante en que las dudas darán paso a la confianza;
 13. Que en el campo de las construcciones metálicas existen muchas dudas con respecto al origen de los fracasos obtenidos;
 14. Que más allá de las ventajas estéticas resultantes del refinamiento de las formas, permitido por la plasticidad del material, los gastos de mantenimiento de los puentes de hormigón armado son prácticamente nulos;
 15. Que en el caso específico, no hay forma de transportar piezas metálicas de Melo a Yaguarón;
 16. Que los barcos a vela y a vapor que circulan por el Río Yaguarón son de bajo calado y superficies sin resistencia para transportar grandes piezas metálicas;
 17. Que todo el material necesario para la fabricación de hormigón armado, así como la mano de obra, pueden encontrarse en los dos países;
 18. Que la obra en cuestión carece de sello de originalidad y de una cierta magnificencia en su conjunto.⁹⁵

95. Organizado por Schlee a partir da transcrição do Relatório da “Comissão Mista Executora do Tratado de 22 de julho de 1918” em SOARES, 2005, op. cit. Apud: SCHLEE, op. cit.

95. Organizado por Schlee a partir de la transcripción de la Relatoría de la “Comissão Mista Executora do Tratado de 22 de julho de 1918” em SOARES, 2005, op. cit. Apud: SCHLEE, op. cit.

A escolha da técnica para utilização neste caso, conforme é percebida nas motivações explicitadas pela Comissão, buscava unir o desenvolvimento industrial (através do uso de materiais como o ferro e o concreto, e também de maquinaria), e a mão de obra disponível nos dois países (perceptível através da determinação de criação de uma escola para os operários).

Além disso, desde a última década do século XIX, o uso do concreto armado estava em plena expansão e, no momento da elaboração do projeto e construção da Ponte Mauá, seu uso já era bastante difundido tanto no Brasil quanto no Uruguai, constatando-se o emprego de seus componentes, especialmente do cimento, vários anos antes, através do registro de patentes.⁹⁶

No Uruguai, os primeiros registros da produção de cimento datam da década de 1870, com a criação em Montevidéu, em 1876, de uma sociedade anônima denominada “*Calera a vapor sistema Hoffman*” que teria como objetivo a fabricação de cal e “*tierra romana*” para seu emprego na construção. No ano de 1888 os senhores Domingo Lapitz e Antonio Goñi solicitaram a patente de invenção para “*El Cemento hidráulico Oriental*”, e um ano depois G. P. Rouguard registrou o primeiro cimento

La elección de la técnica a utilizar en este caso, como se percibe en las motivaciones expuestas por la Comisión, buscaba unir el desarrollo industrial a través del uso de materiales como el hierro y el hormigón, y también de maquinaria), y la mano de obra disponible en los dos países (perceptible a través de la decisión de crear una escuela para los operarios).

Además, desde la última década del siglo XIX, el uso del hormigón armado estaba en plena expansión y, en el momento de la elaboración del proyecto y construcción del Puente Mauá, su uso ya era bastante difundido tanto en Brasil cuanto en Uruguay, constatándose lo empleo de sus componentes, especialmente del cemento, varios años antes, a través del registro de patentes.⁹⁶

En Uruguay, los primeros registros de la producción de cemento fechan de la década de 1870, con la creación en Montevideo, en 1876, de una sociedad anónima denominada “*Calera a vapor sistema Hoffman*” que tendría como objetivo la fabricación de cal y “*tierra romana*” para su colocación en la construcción. En el año de 1888 ustedes Domingo Lapitz y Antonio Goñi pidieron la patente de invención para “*El Cemento hidráulico Oriental*”, y un año después G. P. Rouguard registró el primero cemento puzolánico empleado en el país (*Cemento Puzzolana Rouguard*). El 9 de

96. A moda das patentes provinha da Europa: “*El siglo XIX fue el siglo de las patentes. Todo se patentaba. Estodio lugar a que apareciera un gran número de patentes de ‘sistema’ para la construcción de obras de hormigón armado que en general llevaban el nombre de su ‘inventor’*”. LIMA, Edgardo, HERNANDEZ, Victorio, BISSIO, Juan. Seminario sobre fundamentos de la resistencia de materiales–Hormigón Armado: notas sobre su evolución y la de su teoría. Estes sistemas apresentavam às vezes diferenças importantes entre si, e em muitas oportunidades só incorporavam mudanças sutis com o único objetivo de obter uma patente própria.

96. La moda de las patentes provenía de la Europa: “*El siglo XIX fue el siglo de las patentes. Todo se patentaba. Estodio lugar a que apareciera un gran número de patentes de ‘sistema’ para la construcción de obras de hormigón armado que en general llevaban el nombre de su ‘inventor’*”. LIMA, Edgardo, HERNANDEZ, Victorio, BISSIO, Juan. Seminario sobre fundamentos de la resistencia de materiales–Hormigón Armado: notas sobre su evolución y la de su teoría. Estes sistemas apresentavam às vezes diferenças importantes entre si, e em muitas oportunidades só incorporavam mudanças sutis com o único objetivo de obter uma patente própria.



pozolânico empregado no país (*Cemento Puzzolana Rouguard*). Em 9 de setembro de 1890, José Weise patenteou, em Montevideu, o “Sistema Monier”⁹⁷ de construção em cimento armado, que havia sido patenteado na França em 1867.⁹⁸ Um ano depois, em 1891, o engenheiro italiano Achille Monzani, aplicou o Sistema Monier na construção de um convento no bairro de *La Aguada*, em Montevideu (Conventillo Lafone). Este edifício, de um único pavimento, era construído inteiramente em concreto armado (paredes, tetos abobadados e contrapisos),⁹⁹ e constitui uma exceção na época, já que o uso do cimento armado se generalizaria apenas 15 anos depois.¹⁰⁰ Em 1907, o arquiteto José María Claret empregou peças de concreto

septiembre de 1890, José Weise patentó, en Montevideo, el “Sistema Monier”⁹⁷ de construcción en cemento armado, que había sido patentado en Francia en 1867”.⁹⁸ Un año después, en 1891, el Ingeniero italiano Achille Monzani aplica el “Sistema Monier” en la construcción de un convento en el barrio de La Aguada en Montevideo (Conventillo Lafone). Este edificio, de una única planta, fue construido enteramente en hormigón armado (paredes, techos abovedados y contrapisos que formaban su cimentación)⁹⁹, constituyendo una excepción en la época, ya que el uso del hormigón armado recién se generalizaría quince años después.¹⁰⁰ En 1907 el arquitecto José María Cla-

97. O jardineiro francês Joseph Monier (1823-1906) foi o pioneiro na industrialização de peças de concreto armado, tendo patenteado em 1867 um sistema de construção de grandes vasos para plantas em ‘ferro e cimento’. Em 1878 patenteou seu primeiro sistema de vigas de cimento reforçadas por barras de ferro, no qual se inspiraria Hennebique e que também foi objeto de rápida difusão internacional; CHAMBRE SYNDICALE DES CONSTRUCTEURS EN CIMENT ARMÉ DE FRANCE & DE L’UNION FRANÇAISE. *Cent ans de béton armé: 1849-1949*. Paris: Editions Science et Industrie, 1949, pp. 35 e 63-4.

98. “La receta que luego se haría famosa, era: una parte de portland, media de cal apagada, cuatro de arena y nueve de pedregullo”. FIGUEREDO, Marcello. *Haciendo casas*. Crónica de La construcción privada en el Uruguay. Montevideo: Editorial Pascale, 1999.

99. Isso se constata no momento de sua demolição, por volta do ano de 1943. ÁLVAREZ, Ricardo. *El conventillo de Lafone*. Documento 3, Instituto de Historia de La Arquitectura - Facultad de Arquitectura, UDELAR, 1977.

100. “Se empezó por aplicarlo a las fundaciones de edificios por medio de amplios patines, luego, reemplazó a los forjados de viguetas de sección doble T y, a renglón seguido, a las grandes vigas de perfiles ‘Grey’ y ‘Carnegie’ y a las columnas de fundición...” GUIRIA, Juan. *Desde La época del cuero hasta la del hormigón armado*. Montevideo: Universidad de La República, 1976, pp. 11-12.

97. El jardinero francés Joseph Monier (1823-1906) fue pionero en la industrialización de piezas de hormigón, y en 1867 patentó un sistema para la construcción de macetas grandes ‘de hierro y cemento’. En 1878 patentó su primer sistema de vigas de hormigón reforzado con barras de hierro, en la que inspirar Hennebique y que fue de rápida difusión internacional, *Cent ans de béton armé: 1849-1949*, pp. 35 y 63-64. El jardinero francés Joseph Monier (1823-1906), fue pionero en la industrialización de piezas de hormigón armado, patentó en 1867 su sistema de construcción de grandes losas para planta en “hierro y cemento”. En 1878 se patentó su primer sistema de vigas de cemento reforzadas por barras de hierro, en el cual se inspiraría Hennebique y que también fue objeto de rápida difusión internacional; *Cent ans de béton armé: 1849-1949*, pp. 35 y 63-64.

98. “La receta que luego se haría famosa, era: una parte de portland, media de cal apagada, cuatro de arena y nueve de pedregullo”. FIGUEREDO, Marcello, *Haciendo casas*. Crónica de La construcción privada en el Uruguay, Montevideo, Editorial Pascale, 1999.

99. Esto se logra constatar al momento de su demolición próximo al año 1943. ÁLVAREZ, Ricardo, *El conventillo de Lafone*, Documento 3, Instituto de Historia de La Arquitectura- Facultad de Arquitectura, UDELAR, Montevideo, 1977.

100. “Se empezó por aplicarlo a las fundaciones de edificios por medio de amplios patines, luego, reemplazó a los forjados de viguetas de sección doble T y, a renglón seguido, a las grandes vigas de perfiles “Grey” y “Carnegie” y a las columnas de fundición...” GUIRIA, Juan, *Desde La época del cuero hasta la del hormigón armado*, UDELAR, Montevideo, 1976, pp. 11-12.

pré-fabricadas na construção do farol da Ilha de Lobos, constituindo este o primeiro exemplo de pré-fabricação deste material no Uruguai. Em 1923, foi lançado o concurso para o novo edifício da Aduana de Montevideu, e o projeto ganhador foi do arquiteto Jorge Herrán, mas seu desenho, eclético, seria rapidamente alterado, empregando elementos de influência *Déco* sobre superfícies despojadas próprias da arquitetura moderna. Sua estrutura era inteiramente de concreto armado.¹⁰¹

No Brasil, uma das primeiras notícias sobre o uso do concreto armado remonta a 1892,¹⁰² quando o engenheiro Carlos Poma obteve a patente de uma variante do “Sistema Monier” para ser empregado na construção de casas populares no Rio de Janeiro. Contudo, nessa época a nova técnica encontrava mais aplicação na execução de pontes e galerias de esgotos.

Entretanto, ao mesmo tempo, eram implantados os primeiros laboratórios tecnológicos de materiais pertencentes às Escolas de Engenharia, que se converteram nos responsáveis pelo desenvolvimento da nova técnica e da formação

ret emplea piezas de hormigón pre-conformadas en la construcción del faro de la Isla de Lobos, constituyendo el ejemplo más temprano de pre-fabricación en este material en el Uruguay. En 1923, fue lanzado el concurso para el nuevo edificio de la Aduana de Montevideo, y el proyecto ganador fue del arquitecto Jorge Herrán, pero su dibujo, eclético, sería rápidamente alterado, empleando elementos de influencia *Déco* sobre superficies despojadas propias de la arquitectura moderna. Su estructura fue realizada enteramente en hormigón armado.¹⁰¹

En Brasil, una de las primeras noticias sobre el uso del hormigón armado se remonta a 1892,¹⁰² cuando el ingeniero Carlos Poma obtiene la patente de una variante del “Sistema Monier” para ser empleada en la construcción de casas populares en Rio de Janeiro. Sin embargo, en esa época la noticia técnica encontraba más aplicación en la ejecución de puentes y galerías de alcantarilla.

Mientras tanto, al mismo tiempo, eran implantados los primeros laboratorios tecnológicos de materiales pertenecientes a las Escuelas de Ingeniería, que se convirtieron en los responsables por el desarrollo de la noticia técnica y de la

101. “Herrán estaba al corriente de que las cosas venían cambiando en la arquitectura del mundo más desarrollado. Limpió pues las formas del proyecto de toda decoración superflua; quitó columnas, pilastras y cornisas. Se quedó con el puro juego de las proporciones.” ARTUCIO, Leopoldo. *Montevideo y la arquitectura moderna*. Montevideo: Editorial Nuestra Tierra, 1969.

102. Citado em FREITAS, Antonio de Paula. Construções em cimento armado. *Revista dos cursos da Escola Politécnica do Rio de Janeiro*, nº 1, 1904, pp. 190-2.

101. “Herrán estaba al corriente de que las cosas venían cambiando en la arquitectura del mundo más desarrollado. Limpió pues las formas del proyecto de toda decoración superflua; quitó columnas, pilastras y cornisas. Se quedó con el puro juego de las proporciones.” ARTUCIO, Leopoldo. *Montevideo y la arquitectura moderna*, Montevideo, Editorial Nuestra Tierra, 1969.

102. Citado en FREITAS, Antonio de Paula. *Construções em cimento armado. Revista dos cursos da Escola Politécnica do Rio de Janeiro*, nº 1, 1904, pp. 190-2.



de seus especialistas.¹⁰³ A partir dessa época, com os novos recursos técnicos, as oficinas especializadas puderam contribuir para a execução de estruturas de concreto armado

formación de sus especialistas.¹⁰³ Desde esa época, con los nuevos recursos técnicos, las oficinas especializadas pudieron aportar para la ejecución de estructuras de hormigón armado

103. Provavelmente no Brasil, o primeiro deles foi a Oficina de Resistência de Materiais da Escola Politécnica de São Paulo, instalado em 1898 e que teve como antecedente a experiência de Ludwig von Tetmajer, então diretor de provas de laboratório da Universidade Politécnica de Zurich, e no princípio foi dirigido por um de seus discípulos, Willy Fisher. PUJOL JR, Hippolyto Gustavo. Discurso do engenheiro Pujol Jr. *Engenharia*, nº 17, jan. 1944, pp. 188-90. Em 1907 a cidade de São Paulo também passou a contar com um Laboratório de Resistência dos Materiais similar ao de Viena, e um Laboratório de Metalografia similar ao da Sorbonne. SANTOS, Maria Cecília Loschiavo dos. *Escola Politécnica: 1894-1984*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1985, pp. 310-1. Em 1927, a Oficina de Resistência dos Materiais da Escola Politécnica de São Paulo foi reorganizada e passou a chamar-se Laboratório de Ensaio de Materiais, (LEM) sob a direção de Ary Torres, que teve a seu cargo a responsabilidade da adaptação das normas europeias de dosagem do cimento e a criação das “normas brasileiras”. LANGENDONCK, Telemaco van, MOLINARI Gilberto. Resistência do concreto a tração na flexão. *Engenharia*, nº 43, mar. 1946, pp. 245-54. No Rio de Janeiro, desde o começo do século funcionava a Oficina de Ensaio de Materiais da Escola Politécnica; seguida pela Estação Experimental de Combustíveis e Minerais, fundada em 1921, e que daria origem, em 1933, ao Instituto Nacional de Tecnologia (INT). CAVALCANTI, Antonio Manoel de Siqueira. *100 anos de desenvolvimento da engenharia no Brasil*. Rio de Janeiro: COPPE, 1980, pp. 43-4. Dentro dos ensaios que ali se desenvolveram, destaca-se o de resistência a tração empregando provas cilíndricas, chamadas “Brazilian test”, de autoria de Fernando Luiz Lobo Carneiro. CARNEIRO, Fernando Luiz Lobo. Une nouvelle méthode pour la détermination de la résistance à la traction des bétons. *Bulletin RILEM*, nº 13, mar. 1953, pp. 103-8. Outro importante centro de Estudos e formação profissional no Rio foi o Instituto Brasileiro de Concreto, fundado por José Furtado Simas em 1930. SANTOS, Sidney Gomes dos. A influência do concreto armado. In: SILVA, Fernando Nascimento Silva. *Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos*. Rio de Janeiro, Record, 1965, p. 239. No Uruguai, em 18 de outubro de 1912 foi criado o *Instituto de Ensayo de Materiales* da Faculdade de Engenharia de Montevideu, que seria o encarregado de realizar todas as provas de resistência relacionadas ao novo material.

103. Probablemente en Brasil, el primero de ellos fue la Oficina de Resistencia de Materiales de la Escuela Politécnica de San Pablo, instalado en 1898 que tomo como antecedentes la experiencia de Ludwig von Tetmajer, entonces director de las pruebas de laboratorio de la Universidad Politécnica de Zurich, y en un principio fue dirigido por uno de sus discípulos Willy Fisher, PUJOL, Hipolyto G. JR, “Discurso do engenheiro Pujol Jr, *Engenharia*”, nº 17, enero.1944, pp. 188-190. En 1907 la ciudad de Sao Paulo ya contaba con un Laboratorio de Resistencia de los Materiales similar al de Viena, y un Laboratorio de Metalografia similar al de la Sorbona. LOSCHIAVO Maria C., *Escola Politécnica: 1894-1984*, São Paulo, Universidade de São Paulo, 1985, pp. 310-311. En 1927, la Oficina de Resistencia de Materiales de la Escuela Politécnica de San Pablo, se reorganizó y pasó a llamarse Laboratorio de Ensayo de Materiales, (LEM) bajo la dirección de Ary Torres quien tuvo a su cargo la responsabilidad de la adaptación de las normas europeas de dosificación del cemento y la creación de las llamados “normas brasileñas”, como el ensayo a tracción desarrollado por Gilberto Molinari; Telemaco van LANGENDONCK e Gilberto MOLINARI, *Resistência do concreto a tração na flexão, Engenharia*, nº 43, mar. 1946, pp.245-54. En Río de Janeiro, desde comienzos del siglo funcionaba la Oficina de Ensayo de Materiales de la Escuela Politécnica; a esta le siguió la Estación Experimental de Combustibles y Minerales, fundada en 1921, la que daría origen en 1933 al Instituto Nacional de Tecnología (INT). CAVALCANTI, Antonio, *100 anos de desenvolvimento da engenharia no Brasil*, Río de Janeiro, COPPE, 1980, pp. 43-44. Dentro de los ensayos que en él se desarrollan, destaca el de la resistencia a la tracción empleando probetas cilíndricas llamadas “Braziliantest”, cuyo autor fue Fernando Luiz Lobo Carneiro. CARNEIRO, Fernando. “Une nouvelle méthode pour la détermination de la résistance à la traction des bétons”, *BULLETIN RILEM*, no 13, mar. 1953, pp. 103-108. Otro importante centro de Estudios y formación profesional en Río fue el Instituto Brasileiro de Concreto fundado por José Furtado Simasen 1930. SANTOS, Sydney, op. cit., p. 239. En Uruguay, en el 18 de octubre de 1912 se crea el Instituto de Ensayo de Materiales de la Facultad de Ingeniería de Montevideo. El será el encargado de realizar todas aquellas pruebas de resistencia relacionadas al nuevo material.

mais complexas.¹⁰⁴ Em São Paulo, um exemplo foi o edifício Guinle, de linhas *Art Nouveau*, projetado por Pujol Jr. Este edifício, terminado em 1913, tem 36 metros de altura e oito andares, e é considerado o primeiro arranha-céu da cidade, já que nesse momento a média de altura não excedia dois pavimentos. Nesse mesmo ano (1913) o arquiteto uruguaio Leopoldo J. Tosi construiu o edifício da tabacaria “*La Paz*”, com estrutura totalmente em concreto armado e fachada em ferro e vidro. Três anos depois repetiu a experiência no famoso edifício da Ótica Pablo Ferrando localizado na *Calle Sarandí*, em Montevideu, um singular edifício comercial, de seis pisos, que se organiza em torno a um grande espaço central e um estrito eixo de simetria axial. Sua fachada combina o estilo *Art Nouveau* em sua versão vienense e um ecletismo de filiação francesa.¹⁰⁵

Finalmente, em 12 de outubro 1928, se inaugura em Montevideu o *Palacio Salvo*, obra do arquiteto italiano Mario Palanti (1885 - 1978). Localizado na avenida 18 de Julho, em frente à Plaza Independência, trata-se de um edifício destinado originalmente a hotel, cuja estrutura era inteiramente em concreto armado.¹⁰⁶ No

más complejas.¹⁰⁴ En San Pablo, un exemplo lo constituye el edificio Guinle, de lineamientos *Art Nouveau*, proyectado por Pujol Jr. Este edificio terminado en 1913, tiene 36 metros de altura entre sus ocho pisos y es considerado el “primer rascacielos de la ciudad”, ya que en ese momento el promedio de altura no excedía los dos niveles. Ese mismo año (1913) el Arquitecto uruguayo Leopoldo J. Tosi construye el edificio de la cigarrería “*La Paz*”, con estructura totalmente de hormigón armado y fachada de hierro y vidrio. Tres años después repitió la experiencia en el famoso edificio del Óptico Pablo Herrando localizado en la *Calle Sarandí*, en Montevideo, un singular edificio comercial, de seis pisos, que se organiza en torno a un grande espacio central y un estricto eje de simetría axial. Su fachada combina el estilo *Art Nouveau* en su versión vienés y un eclecticismo de filiación francesa.¹⁰⁵

Finalmente, el 12 de octubre 1928, se inaugura en Montevideo el *Palacio Salvo*, obra del arquitecto italiano Mario Palanti (1885 - 1978). Ubicado sobre la avenida 18 de Julio frente a la Plaza Independencia, se trata de un edificio destinado originalmente a hotel.¹⁰⁶ Este edificio de 27 pisos fue

104. BELL, Alured. *The beautiful Rio de Janeiro*. Londres: William Heinemann, 1914, pp. 23, 98-9, e ilustrações às pp. 88 e 140.

105. DOMINGO, Walter. *Arquitectos del 900 Alfredo Jones Brown-Leopoldo Tosi*. Montevideo: Editorial Dos Puntos, 1993.

106. LOUSTAU, César J. *Influencia de Italia en la Arquitectura Uruguaya*. Montevideo: Talleres Gráficos Barreiro, 1990. “Su singular silueta – denigrada por muchos, defendida por otros – se convirtió en un jalón o punto de referencia y en símbolo identificador de nuestra urbe”. GAETA, Julio C. *Guías Elarqa de Arquitectura* – Centro. Montevideo: Editorial Dos Puntos, 1995.

104. BELL, Alured, *The beautiful Rio de Janeiro*, Londres, William Heinemann, 1914, pp. 23, 98-99, ilustraciones en pp. 88 y 140.

105. DOMINGO, Walter, *Arquitectos del 900 Alfredo Jones Brown-Leopoldo Tosi*, Editorial Dos Puntos, 1993, Montevideo.

106. LOUSTAU, César J., *Influencia de Italia en la Arquitectura Uruguaya*, Montevideo, Talleres Gráficos Barreiro, 1990. “[...] su singular silueta – denigrada por muchos, defendida por otros – se convirtió en un jalón o punto de referencia y en símbolo identificador de nuestra urbe”. GAETA, Julio C., FOLLE, Eduardo, *Guías Elarqa de arquitectura* - Centro, Editorial Dos Puntos, Montevideo, 1995.



mesmo ano, no Rio de Janeiro, foi concluída ainda a construção do edifício sede do jornal “A Noite”, projetado por Joseph Gire e Elisiário Bahiana e calculado por Emílio Baumgart, que ultrapassou por poucos centímetros o Edifício Salvo, e que, por sua vez, seria superado, no ano seguinte, pelo Edifício Martinelli, construído em São Paulo e projetado por Christiano das Neves, que contava com 105,60 m.¹⁰⁷ Essa altura seria ultrapassada apenas em 1934 com a inauguração do Edifício Kavanagh, em Buenos Aires, com 120 metros de altura.¹⁰⁸

Quanto às obras de infraestrutura, no ano de 1907, o Ministério de Obras Públicas do Uruguai encarregou o Engenheiro Víctor Benavídes da construção do que seria a primeira ponte inteiramente em concreto armado no Uruguai, cuja execução ficaria a cargo da empresa dos engenheiros Fabini e Monteverde, e está localizada sobre o Arroyo Sauce, no limite

el más alto de América del Sur con estructura de hormigón armado. En el mismo año, en Rio de Janeiro, fue concluida incluso la construcción del edificio sede del diario “La Noche”, proyectado por Joseph Gire y Elisiário Bahiana y calculado por Emílio Baumgart, que sobrepasó por pocos centímetros el Edifício Salvo, y que, por su vez, sería superado, en el año siguiente, por el Edifício Martinelli, construido en São Paulo y proyectado por Christiano Neves, que contaba con 105,60 m.¹⁰⁷ Esa altura sería sobrepasada sólo en 1934 con la inauguración del Edifício Kavanagh, en Buenos Aires, con 120 metros de altura.¹⁰⁸

En cuanto a las obras de infraestructura, en el año de 1907, el Ministerio de Obras Públicas de Uruguay encargó el Ingeniero Víctor Benavídes la construcción del que sería el primer puente enteramente de hormigón armado en Uruguay. La construcción quedaría a cargo de la empresa de los ingenieros Fabini-Monteverde. El mismo se encuentra sobre el Arroyo Sauce, en el límite

107. VASCONCELOS, Augusto Carlos de. Apud: FICHER, Sylvia. Edifícios Altos no Brasil. *Espaços & Debates*, São Paulo, n. 37, pp. 61-76. 1994, pp. 61-76.

108. Existem muitos outros exemplos da construção de edifícios emblemáticos em concreto armado tanto no Brasil como no Uruguai no início do século XX. Dentre eles destaca-se o Palácio Lapidó, construído em Montevideu em 1929, projetado pelos arquitetos Juan María Aubriot e Ricardo Valabrega e que se transformou em um dos símbolos da modernidade em Montevideu; o Hospital de Clínicas “Dr. Manuel Quintela”, também em Montevideu, construído em 1930 pelo arquiteto Carlos A. Surraco, e o próprio “Estádio Centenário”, projetado por Juan Antonio Scasso e J. H. Domato também em 1930. No ano seguinte foi inaugurado no Rio de Janeiro a estátua do Cristo Redentor, inteiramente em concreto armado, implantada a 709 metros acima do nível do mar, sobre o morro do Corcovado, e que se transformou em um dos maiores símbolos da cidade.

107. VASCONCELOS, Augusto Carlos de. Apud: FICHER, Sylvia. Edifícios Altos no Brasil. *Espaços & Debates*, São Paulo, n. 37, pp. 61-76. 1994, pp. 61-76.

108. Existen muchos otros ejemplos de construcción de edificios emblemáticos en hormigón armado tanto en Brasil como en Uruguay al inicio del siglo XX. Entre ellos destaca el Palacio Lapidó, construido en Montevideo en 1929, proyectado por los arquitectos Juan María Aubriot y Ricardo Valabrega, que se transformó en uno de los símbolos de la modernidad en Montevideo; el Hospital de Clínicas “Dr. Manuel Quintela”, también en Montevideo, construido en 1930 por el arquitecto Carlos A. Surraco, y el propio “Estadio Centenario”, proyectado por Juan Antonio Scasso y J.H. Domato, también en 1930. Al año siguiente se inauguró en Río de Janeiro la estatua del Cristo Redentor, enteramente en hormigón armado, implantada a 709 metros por encima del nivel del mar, sobre el morro del Corcovado, y que se transformó en uno de los mayores símbolos de la ciudad.

entre os Departamentos de Colonia y Soriano.¹⁰⁹ Entretanto, nesse momento já havia, tanto no Brasil, como no Uruguai, uma vasta experiência na construção de pontes utilizando concreto armado. No Uruguai, por exemplo, desde a construção da primeira ponte inteiramente em concreto armado (1907), até a inauguração da Ponte Mauá, haviam sido construídas em todo o território mais de 140 pontes em concreto pela *Dirección de Vialidad* do Ministério de Obras Públicas. Simultaneamente, no Brasil, eram executados projetos como o viaduto em Itaipu (1907), de Ximeno de Villeroy,¹¹⁰ uma ponte sobre o rio Maracanã (1908), de Carlos Euler,¹¹¹ uma ponte sobre o riacho dos Muchachos (1910), de Guilherme Ernesto Winter,¹¹² além de diversas outras, com destaque para as pontes ferroviárias da linha Mairinque – Santos, construída entre 1927 e 1938, descrita como “*la más bella aventura técnica que fue dada para llevar a cabo a un ingeniero*”¹¹³, e que, então, constituiu o maior conjunto de obras de arte ferroviárias em concreto armado do mundo.¹¹⁴

109. Dados do *Libro del Ministerio de Obras Publicas*, de Benavides.

110. VILLEROY, A. Ximeno de. O Viaducto Marechal Deodoro. *Anuário da Escola Politécnica de São Paulo*, 1907, pp. 3-25.

111. SANTOS, Sydney G. *A influência do concreto armado, in Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos*, Rio de Janeiro, Record, 1965, p. 234.

112. WINTER, Guilherme E. Concreto armado em Socorro. *Revista Politécnica*, nº 31/3, maio/out. 1910, pp. 25-8.

113. FERREIRA, Barros. História das ferrovias paulistas. *Engenharia*, nº 203, out. 1959, p. 126.

114. Dentre seus recordes mundiais estão um viaduto com 78m de comprimento e 30m de vão central e uma ponte com 95m de comprimento.

entre los departamentos de Colonia y Soriano.¹⁰⁹ Mientras tanto, en ese momento ya había, tanto en Brasil, como en Uruguay, una vasta experiencia en la construcción de puentes utilizando hormigón armado. En Uruguay, por ejemplo, desde la construcción del primer puente enteramente en hormigón armado (1907) a la inauguración del “Puente Mauá” se habían construido ya en todo el territorio más de 140 puentes de hormigón armado por la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas. Simultáneamente, en Brasil, se estaban ejecutando proyectos como el viaducto en Itaipú (1907), de Ximeno Villeroy¹¹⁰, un puente sobre el río Maracanã (1908), de Carlos Euler¹¹¹, y un puente sobre las riberas de los Muchachos (1910), de Guilherme Ernesto Winter¹¹², además de diversas otras, destacándose los puentes ferroviarios de la línea Mairinque - Santos, construida entre 1927 y 1938, descrita como “*La más bella aventura técnica que fue dada para llevar a cabo a un ingeniero*”, y que, entonces, constituyó el mayor conjunto de obras de arte ferroviarios en hormigón armado del mundo¹¹³, lo que para entonces constituyó el mayor conjunto de obras de arte ferroviario en hormigón armado del mundo.¹¹⁴

109. Datos del Libro del Ministerio de Obras Publicas, de Benavides.

110. VILLEROY, Ximeno de. O viaducto Marechal Deodoro, *Anuário da Escola Politécnica de São Paulo*, 1907, pp. 3-25.

111. SANTOS, Sydney G. *A influência do concreto armado, in Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos*, Rio de Janeiro, Record, 1965, p. 234.

112. WINTER, Guilherme E. Concreto armado em Socorro. *Revista Politécnica*, nº 31/3, maio/out. 1910, pp. 25-28.

113. FERREIRA, Barros. História das ferrovias paulistas. *Engenharia*, nº 203, out. 1959, p. 126.

114. Entre sus *records* mundiales están un viaducto con 78 m de largo y 30 m tablero y un puente de 95 m de longitud.



Na maior parte desses projetos, entretanto, o cálculo das estruturas em concreto era desenvolvido no exterior, em países como França e Alemanha, ou por engenheiros estrangeiros que atuavam no Brasil.¹¹⁵ Mas no caso da Ponte Mauá, possivelmente seu detalhamento, incluindo o cálculo estrutural, tenha sido desenvolvido pelos próprios engenheiros que compunham a Comissão Mista (brasileiros e uruguaios), uma vez que não foram encontradas observações acerca do envio dos projetos ao exterior. Isso demonstra a importância que a tecnologia vinha assumindo nos dois países a partir das experiências anteriores. Soares¹¹⁶ também traz transcrições dos relatórios da Comissão onde são mencionados testes e ensaios com três, cinco e sete arcos, até se chegar à solução de nove, conforme desenhada por Ahrons e efetivamente executada. Além disso, uma publicação comemorativa ao Centenário do Uruguai, de 1930 menciona:

*El estudio del proyecto demandó varios meses de labor intensa. Hubo que proceder por tanteos y luego de minuciosos cálculos la Comisión Mixta dejó una instancia de 276 metros entre estribo y estribo y los unió por 9 arcos de dos tipos: 3 centrales de 30 metros de luz y los de los costados con 27 metros, apoyados en 8 pilas.*¹¹⁷

115. Os estudos de Hennebique, tanto em Paris como no Rio, parecem haver sido muito solicitados até meados da década de 1910. VASCONCELOS, Augusto Carlos. *O concreto no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 2002, p. 16.

116. SOARES, op. cit., p. 176.

117. COMISIÓN INTERNACIONAL URUGUAY-BRASIL. El puente sobre El Yaguarón – Caracterización de fronteras – Lo hecho y lo por hacer. In: *El libro del Centenario Del Uruguay*. Montevideo: Agencia Publicidad, Capurro y Cia, Imprenta Latina Ucar Blanco Hnos, 1925, p.1002.

En la mayor parte de estos proyectos, sin embargo, el cálculo de las estructuras en hormigón era desarrollado en el exterior, en países como Francia y Alemania, o por ingenieros extranjeros que ejercían en Brasil.¹¹⁵ Pero en el caso del Puente Mauá, posiblemente sus detalles incluyendo el cálculo estructural, haya sido desarrollado por los propios ingenieros que integraban la Comisión mixta (brasileños y uruguayos), ya que no se han encontrado registros acerca del envío de los proyectos al exterior. Eso demuestra la importancia que la tecnología estaba asumiendo en los dos países a partir de las experiencias anteriores. Soares¹¹⁶ también trae transcripciones de los informes de la Comisión donde se mencionan puebas y ensayos con tres, cinco y siete arcos, hasta llegar a la solución de nueve, según dibujada por Ahrons y efectivamente ejecutada. Además, una publicación conmemorativa al Centenario de Uruguay, de 1930 menciona:

*El estudio del proyecto demandó varios meses de labor intensa. Hubo que proceder por tanteos y luego de minuciosos cálculos La Comisión Mixta dejó una instancia de 276 metros entre estribo y estribo y los unió por 9 arcos de dos tipos: 3 centrales de 30 metros de luz y los de los costados con 27 metros, apoyasen 8 pilas.*¹¹⁷

115. Los estudios de Hennebique, tanto de Paris como de Rio, parecen haber sido muy solicitados hasta mediados de la década de 1910. VASCONCELOS, Augusto, op. cit., p. 16.

116. SOARES, op. cit., p. 176.

117. COMISIÓN INTERNACIONAL URUGUAY - BRASIL – El puente sobre El Yaguarón – Caracterización de fronteras – Lo hecho y lo por hacer. en: *El libro del Centenario del Uruguay*, Montevideo, Agencia Publicidad, Capurro y Cia, Imprenta Latina Ucar Blanco Hnos, 1925, p. 1002.

No momento de sua construção, a Ponte Internacional Barão de Mauá foi a obra de infraestrutura de maior porte já construída na América do Sul, e a primeira obra deste tipo construída entre países do MERCOSUL com o objetivo de aproximá-los política e economicamente. Pelo seu porte, pelo número de profissionais envolvidos em sua construção e pelas especificidades técnicas, sua construção representou um grande avanço no uso da técnica, contribuindo também para sua difusão tanto no Brasil quanto no Uruguai, e para o desenvolvimento técnico dos profissionais sul-americanos, que começavam a se tornar independentes das grandes empresas estrangeiras.

Ao projeto inicial de Ahrons foram acrescentadas as torres da alfândega em ambos os lados da fronteira. Essas torres, segundo Quinto Bonomi, engenheiro responsável pelo projeto executivo, adotaram linhas sóbrias, para que se harmonizassem com o restante da obra.¹¹⁸ Mas em toda a obra transparece uma preocupação com a estética e, ao mesmo tempo, em transmitir leveza e sobriedade. E pela pouca experiência no cálculo de estruturas em concreto com esse porte, o projeto da Ponte Mauá revela um cuidado construtivo e um domínio da técnica que permitiu com que fossem projetados arcos vazados de grandes dimensões e de espessura variável, adequando-se aos esforços de cada trecho da estrutura à economia de material. O efeito da ponte na paisagem pode ser definido como de total integração. Sua

En el momento de su construcción, el Puente Internacional Barón de Mauá fue la obra de infraestructura de mayor porte construida en América del Sur y la primera obra de este tipo construida entre países de la región, con el objetivo de acercarlos política y económicamente. Por su porte, por el número de profesionales involucrados en su construcción y por las especificidades técnicas, la obra representó un gran avance en el uso de la técnica, contribuyendo también a su difusión tanto en Brasil como en Uruguay, así como para el desarrollo técnico de los profesionales sudamericanos, que comenzaban a independizarse de las grandes empresas extranjeras.

Al proyecto inicial de Ahrons fueron añadidas las torres de la aduana en ambos los lados de la frontera. Estas torres, según Quinto Bonomi, ingeniero responsable del proyecto ejecutivo, adoptarían líneas sobrias, armonizadas con el resto de la obra.¹¹⁸ Sin embargo, en toda la obra subyace una preocupación estética, y al mismo tiempo, una búsqueda por transmitir liviandad y sobriedad. Y por la poca experiencia en el cálculo de estructuras en hormigón con ése porte, el proyecto del Puente Mauá revela un cuidado constructivo y un dominio de la técnica que permitió con que fuesen proyectados arcos transfijos de grandes dimensiones y de espesor variable, adecuándose a los esfuerzos de cada trecho de la estructura a la economía de material.

El efecto del puente en el paisaje puede

118. BONOMI, op. cit., p. 567.

118. BONOMI, op. cit. p. 567.



linearidade, porte, cores, em tudo se adequa à paisagem do pampa, sem competir com ela. A arquitetura das alfândegas mescla aquilo que Santos chamou de “ecletismo da fronteira”, que agrega influências tanto platinas quanto brasileiras, e foi amplamente utilizado em toda a região.¹¹⁹ Ao mesmo tempo, a escolha da técnica demonstra uma preocupação em trazer para esta região, a princípio tão afastada dos grandes centros como São Paulo, Rio de Janeiro ou Montevideu, o que havia de mais moderno nos dois países naquela época.

O resultado foi uma ponte que não apenas liga fisicamente os dois lados da fronteira, mas integra culturas que nasceram e se desenvolveram paralelamente, e que se complementam apesar da atual separação política entre os dois países.

3.3. A Ponte hoje

Em 23 de março de 1999 foi proibida a circulação de trens ferroviários sobre a Ponte Mauá após a constatação da existência de fissuras em sua estrutura, tendo sido mantido o trânsito de automóveis e caminhões.

Em 21 de novembro de 2000 foi firmado um acordo entre Brasil e Uruguai no qual ficou determinado a construção de uma segunda ponte sobre o Rio Jaguarão, nas proximidades das cidades de Jaguarão e Rio Branco e, em contrapartida, a restauração da Ponte Internacional Mauá.

119. SANTOS, Carlos Alberto Avila. *Ecletismo na Fronteira Meridional do Brasil*. Tese (Doutorado em Conservação e Restauro) Universidade Federal da Bahia, 2007.

ser definido como de total integración. Su linealidad, porte, colores, todo se adecua al paisaje pampeano de la región, sin competir con ella. La arquitectura de las aduanas combina el llamado “eclecticismo de frontera”, que incluye influencias tanto platenses como brasileñas, y fue ampliamente utilizado en toda la región.¹¹⁹ Al mismo tiempo, la elección de la técnica demuestra una preocupación por introducir en la faja fronteriza, (al principio tan alejada de los grandes centros como San Pablo, Río de Janeiro o Montevideo), la más moderna tecnología que existía en los ambos países en aquella época.

El resultado fue un puente que no apenas une físicamente los dos lados de la frontera, pero integra culturas que nacieron y se desarrollaron paralelamente, y que se complementan a pesar de la actual separación política entre los dos países.

3.3. El Puente hoy

El 23 de marzo de 1999 se prohibió la circulación de trenes ferroviarios sobre el Puente Mauá, tras la constatación de la existencia de fisuras en su estructura, manteniéndose el tránsito de automóviles y camiones.

El 21 de octubre de 2000, se firmó un acuerdo entre Brasil y Uruguay en el cual se estableció la construcción de un segundo puente sobre el Río Jaguarón, en las proximidades de las ciudades de Jaguarón y Río Branco y, como contrapartida, la restauración del Puente Internacional Barón de Mauá.

119. SANTOS, Carlos A. *Ecletismo na Fronteira Meridional do Brasil*. Tesis (Doctorado en Conservación y Restauración), Universidade Federal da Bahia, 2007.

A proposta é decorrente do grande fluxo de veículos de carga que cruzam a Ponte Mauá diariamente (até 300 caminhões, nos dois sentidos), sobrecarregando sua estrutura e causando congestionamentos. A nova ponte concentrará esse volume de cargas, e a Ponte Mauá será então destinada apenas ao trânsito de veículos leves.¹²⁰

O artigo primeiro deste acordo determina que:

1. As Partes se comprometem a iniciar, por intermédio das suas respectivas autoridades competentes e com a brevidade requerida, as ações referentes à construção e exploração, em regime de concessão de obra pública, de uma segunda ponte sobre o Rio Jaguarão, incluindo a infraestrutura complementar necessária e seus acessos, situada nas proximidades das cidades de Jaguarão, no Brasil, e de Rio Branco, no Uruguai.
2. Concomitantemente, as Partes se comprometem a examinar as questões pertinentes à Ponte Barão de Mauá, atual ligação viária entre as duas citadas cidades fronteiriças, cuja recuperação estará vinculada à concessão de obra pública relativa à segunda ponte supra-mencionada.¹²¹

120. Diário Popular. Disponível em: <http://www.diariopopular.com.br/27_06_03/tc260604.html>. Acesso em 28 Abr. 2009.

121. REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. *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.* Disponível em: <http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/2000/b_85/>. Acesso em 25 out. 2012.

La propuesta resulta del gran flujo de vehículos de carga que cruzan el puente Mauá a diario (hasta 300 camiones, en ambos sentidos), sobrecargando su estructura y causando embotellamientos. El nuevo puente concentrará ese volumen de cargas, y el Puente Internacional Barón de Mauá será, entonces, destinado únicamente al tránsito de vehículos livianos.¹²⁰

El artículo primero de este acuerdo establece que:

1. Las Partes se comprometen a continuar, por intermedio de sus respectivas autoridades competentes, las acciones referentes a la construcción de un segundo puente internacional carretero sobre el Río Yaguarón, incluyendo la infraestructura complementaria necesaria y sus accesos, situado en las proximidades de las ciudades de Yaguarón, en Brasil, y de Río Branco, en Uruguay.
2. Concomitantemente, las Partes se comprometen a examinar las cuestiones pertinentes al Puente Barón de Mauá, el actual vínculo viario entre las dos ciudades fronterizas citadas, cuya recuperación estará vinculada a la concesión de la obra pública relativa al segundo puente mencionado anteriormente.¹²¹

120. Diário Popular. disponible en: <http://www.diariopopular.com.br/27_06_03/tc260604.html>, acesso em 28 Abr. 2009

121. REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. *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.* Disponível em: <http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/2000/b_85/>. Acesso em 25 Oct. 2012.



3. Comprometem-se, igualmente, a examinar a possibilidade de se estabelecer um sistema integrado de passo de fronteira, reservando-se a Ponte Barão de Mauá ao trânsito de veículos leves.

A construção da nova ponte faz parte do projeto de integração dos governos brasileiro e uruguaio. A proposta é que seu custo seja dividido em 50% entre os dois governos e 50% com a iniciativa privada, estando seu custo final estimado em 14 milhões de dólares.

3. Se comprometen, igualmente, a examinar la posibilidad de establecer un sistema integrado de paso de frontera, permaneciendo el actual Puente Barón de Mauá reservado al tránsito de vehículos livianos.

La construcción del nuevo puente forma parte del proyecto de integración de los gobiernos brasileño y uruguayo. La propuesta es que su coste sea dividido en un 50% entre los dos gobiernos y 50% con la iniciativa privada, estando su coste final estimado en 14 millones de dólares.

Foto: Eduardo Tavares.







4. INSTRUMENTOS DE PROTEÇÃO

4.1. Uruguai: Marco legal

O ordenamento jurídico do Uruguai, a partir da Constituição da República¹²² e através de um conjunto de Leis, Decretos, Resoluções e Decretos Departamentais, conformou, ao longo do tempo, um amplo marco legal de proteção ao patrimônio nacional.

A normativa vigente, Ley nº 14.040, de 14 de setembro de 1971, e o Decreto Regulamentar nº 536, de 1º de agosto de 1972, com suas modificações, estabelecem a organização institucional, os recursos financeiros e os compromissos da institucionalidade criada: a *Comisión del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de la República*, atual *Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación*¹²³.

Os compromissos da mesma estão estabelecidos no artigo 2º da Lei:

Asesorar al Poder Ejecutivo en el señalamiento de los bienes a declararse Monumentos Históricos; velar por la conservación de los mismos, y su adecuada promoción en el país y en el exterior;

122. Artigo nº 34: “Toda riqueza artística o histórica del país que, sea quien fuere su dueño, constituye un tesoro cultural de la Nación, estará bajo salvaguardia del Estado y la ley establecerá lo que estime oportuno para su defensa”.

123. Pelo Decreto 273/97, modificou-se o nome de *Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación*, que passou a se denominar *Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación*.

Foto: Márcio Vianna.

4. INSTRUMENTOS DE PROTECCIÓN

4.1. Uruguay: Marco legal

El ordenamiento jurídico del Uruguay, desde la Constitución de la República¹²² y a través de un conjunto de Leyes, Decretos, Resoluciones y Decretos Departamentales, ha conformado a lo largo del tiempo un amplio marco legal de protección al patrimonio nacional.

La normativa vigente - Ley No. 14.040 del 14 de setiembre de 1971 y Decreto Reglamentario 536/972 del 1º de agosto de 1972, con sus modificaciones - establece la organización institucional, los recursos financieros y los cometidos de la institucionalidad creada: Comisión del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de la Nación, actual Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación.¹²³

Los cometidos de la misma, quedan establecidos en el artículo 2º de la Ley:

Asesorar al Poder Ejecutivo en el señalamiento de los bienes a declararse Monumentos Históricos; velar por la conservación de los mismos, y su adecuada promoción en el

122. Artículo nº 34: “Toda riqueza artística o histórica del país que, sea quien fuere su dueño, constituye un tesoro cultural de la Nación, estará bajo salvaguardia del Estado y la ley establecerá lo que estime oportuno para su defensa”.

123. Por Decreto 273/97 se modificó el nombre de Comisión del Patrimonio Histórico, Artístico y Cultural de la Nación, que pasó a denominarse “Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación”.

proponer la adquisición de la documentación manuscrita e impresa relacionada con la historia del país que se halle en poder de particulares, las obras raras de la bibliografía uruguaya, las de carácter artístico, arqueológico e histórico que por su significación deban ser consideradas bienes culturales que integran el patrimonio nacional; proponer el plan para realizar y publicar el inventario del patrimonio histórico, artístico y cultural de la nación; y cuando lo considere conveniente, la Comisión propondrá modificar el destino de los bienes culturales que integran el acervo de los organismos oficiales en ella representados.

A figura de Monumento Histórico Nacional se aplica aos bens culturais materiais e pressupõe um processo protocolar, finalizado com a *Declaratoria de Monumento Histórico Nacional*, através de um Decreto do Poder Executivo e sua correspondente publicação em Diário Oficial.

A Ponte Internacional Barão de Mauá foi declarada Monumento Histórico Nacional por Resolução do Poder Executivo nº 929, de 25 de junho de 1977, e publicada no Diário Oficial nº 20.043, de 7 de julho de 1977.

4.2. Brasil: Marco legal

Por meio do Decreto Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, foi organizada a estrutura de proteção do patrimônio cultural brasileiro, com a criação de 04 (quatro) Livros do Tombo nos quais são inscritos os bens móveis e imóveis que fazem parte do patrimônio

país y en el exterior; proponer la adquisición de la documentación manuscrita e impresa relacionada con la historia del país que se halle en poder de particulares, las obras raras de la bibliografía uruguaya, las de carácter artístico, arqueológico e histórico que por su significación deban ser consideradas bienes culturales que integran el patrimonio nacional; proponer el plan para realizar y publicar el inventario del patrimonio histórico, artístico y cultural de la nación; y cuando lo considere conveniente, la Comisión propondrá modificar el destino de los bienes culturales que integran el acervo de los organismos oficiales en ella representados.

La figura de Monumento Histórico Nacional se aplica a los bienes culturales materiales y presupone un proceso protocolar, finalizado con la *Declaratoria de Monumento Histórico Nacional*, a través de un Decreto del Poder Ejecutivo y su correspondiente publicación en Diario Oficial.

El Puente Internacional Barón de Mauá fue declarado Monumento Histórico Nacional por Resolución del Poder Ejecutivo nº 929, de 25 de junio de 1977, y publicada en el Diario Oficial nº 20.043, de 7 de julio de 1977.

4.2. Brasil: Marco legal

A través del Decreto-Ley nº 25, del 30 de noviembre de 1937, fue organizada la estructura de protección del patrimonio cultural brasileño, a través de la creación de 4 (cuatro) *Livros do Tombo* en los cuales son inscritos los bienes muebles e inmuebles que forman parte del



histórico e artístico nacional, cuja preservação é de interesse público. Esse mesmo Decreto-Lei instituiu que as coisas “tombadas” (ou seja, inscritas em qualquer um dos Livros do Tombo) estão sujeitas a permanente vigilância pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN e não podem ser destruídas ou mutiladas, sob pena de multa e reparação do dano. Também ficou instituído que devem ser submetidos previamente ao IPHAN todos os projetos e propostas de intervenção sobre os bens tombados, tais como pintura, manutenção, restauração, etc.

O procedimento para inscrição nos Livros do Tombo estabelecido pelo Decreto-Lei nº 25/1937 é atualmente regulamentado pela Portaria IPHAN nº 11, de 11 de setembro de 1986, e os procedimentos para fiscalização dos bens tombados, bem como para análise e aprovação de projetos, estão regulamentados respectivamente pelas Portarias IPHAN nº 187 e 420, ambas de 2010.

Conforme estabelecido na Portaria IPHAN nº 11/1986, a Ponte Internacional Barão de Mauá foi tombada pelo IPHAN através do Processo de Tombamento nº 1.571-T-09, tendo sido inscrita em 20 de setembro de 2012 no Livro do Tombo Histórico (volume 03, folhas 41-43, inscrição 607), Livro do Tombo Arqueológico Etnográfico e Paisagístico (volume 02, folhas 72-73, inscrição 157) e Livro do Tombo das Artes Aplicadas (volume 01, folhas 02-05, inscrição 005).

patrimonio histórico y artístico nacional, cuya preservación es de interés público. Ese mismo Decreto-Ley instituye que las cosas declaradas (o sea, inscritas en cualquiera de los *Livros do Tombo*) están sujetas a permanente vigilancia por el Instituto de Patrimonio Histórico y Artístico Nacional –IPHAN- y no podrán ser destruidas o mutiladas, so pena de multa y reparación del daño. También queda instituido que deberán ser sometidos previamente al IPHAN todos los proyectos y propuestas de intervención sobre los bienes declarados, tales como pintura, manutención, restauración, etc.

El procedimiento para la inscripción en los *Livros do Tombo* instituidos por el Decreto-Ley nº 25/1937 son actualmente reglamentadas por la Portaria IPHAN nº 11, del 11 de septiembre de 1986, y los procedimientos para la fiscalización de los bienes declarados, así como para el análisis y la aprobación de proyectos, están reglamentados respectivamente por las Portarias IPHAN nº 187 y 420, ambas de 2010.

De acuerdo a lo establecido en la Portaria IPHAN nº 11/1986, el Puente Internacional Barón de Mauá fue declarado por el IPHAN a través del *Processo de Tombamento* nº 1.571-T-09, siendo inscrita el 20 de septiembre de 2012 en el *Livro do Tombo Histórico* (volumen 03, hojas 41-43, inscripción 607), *Livro do Tombo Arqueológico Etnográfico e Paisagístico* (volumen 02, hoias 72-73, inscripción 157) e *Livro do Tombo das Artes Aplicadas* (volumen 01, hojas 02-05, inscripción 005).





5. JUSTIFICATIVA DA CANDIDATURA

O atual estágio de desenvolvimento dos países da América Latina e Caribe é assinalado pela firme intenção da maioria de seus governos em estabelecer laços de cooperação e integração política, econômica e cultural, como poucas vezes antes se viu na história particular de cada um dos países desta parte do Mundo.

A integração tem sido um horizonte forjado nos anos de construção democrática, onde essa vontade espera florescer. Hoje temos a possibilidade de trazer para o cotidiano de nosso trabalho esses pedaços de utopia. O momento em que vivemos indica que não há mais o que esperar: vimos desencadeando um trabalho de distribuição mais equitativa das riquezas nacionais, e onde as populações atingem cada vez melhores condições básicas que garantem sua existência e dignidade. O patrimônio cultural constitui uma parte dessa visão, compreendendo a cultura em sua capacidade integradora para promover o desenvolvimento sustentável.

Essa valorização do ser humano se encontra nas políticas sociais de nossos países; nas estratégias para alcançar igualdade e para dar acesso aos bens culturais materiais e imateriais; nas estratégias para entender melhor o destino humano: individual, de grupos, comunitário, coletivo.

Na trajetória atual do MERCOSUL Cultural, a proposta do Brasil e Uruguai de trabalhar por

5. JUSTIFICACIÓN DE LA CANDIDATURA

El actual periodo de desarrollo de los países de América Latina y Caribe está señalado por la firme intención de la mayoría de sus gobiernos en establecer lazos de cooperación e integración política, económica y cultural, como pocas veces antes se vio en la historia particular de cada uno de los países de esta parte del Mundo.

La integración ha sido un horizonte forjado en los años de construcción democrática, donde esa voluntad espera florecer. Hoy tenemos la posibilidad de traer para el cotidiano de nuestro trabajo esos pedazos de utopía. El momento en el que vivimos indica que no hay más lo que esperar: vemos desencadenando un trabajo de distribución más equitativa de las riquezas nacionales, y donde las poblaciones alcanzan cada vez mejores condiciones básicas que garantizan su existencia y dignidad. El patrimonio cultural constituye una parte de esta visión, comprendiendo la cultura en su capacidad integradora para promover el desarrollo sostenible.

Esa valoración del ser humano se encuentra en las políticas sociales de nuestros países; y para el acceso a los bienes culturales materiales y inmateriales; en las estrategias para entender mejor el destino humano: individual, de grupos, comunitario, colectivo.

En la trayectoria actual de Mercosur Cultural, la propuesta de Brasil y Uruguay de trabajar por un

um reconhecimento comum de Patrimônio Cultural do MERCOSUL só tem sentido se a virmos como um marco em um longo caminho de conjunção de vontades que querem melhorar as condições de vida das populações. Neste sentido, o reconhecimento da Ponte Internacional Barão de Mauá como Patrimônio Cultural do MERCOSUL, além de promover o sentimento de identidade comum, reconhece e valoriza um elemento representativo do esforço de integração e comunicação entre os países, pretendendo com isso fortalecer, ampliar e democratizar o acesso aos bens culturais da região.

Assim, os bens patrimoniais do MERCOSUL Cultural deverão ser aqueles bens que tendam à integração dos povos, que reconheçam os processos de inclusão social, que sirvam de exemplo para o pensamento e para a ação na região e que possam ser observados com admiração, instalando-se no imaginário construído em nossos países.

Hoje, neste contexto de vontade de união, expressamos nesta iniciativa a necessidade de estabelecer uma “ponte”, que funcione como catalizador da vontade de buscar um destino comum e união.

A Ponte Internacional Barão de Mauá, uma construção, um artefato que une duas margens de um rio e dois países, se propõe como Patrimônio Cultural do MERCOSUL. Ponte construída mediante esforços de união entre dois países da região, que, no passado, foi financiada devido a uma dívida de guerra, e que simboliza hoje um ativo de paz, de união e

reconocimiento común de Patrimonio Cultural de MERCOSUR sólo tiene sentido si verla como un hito en un largo camino de conjunción de voluntades que quieren mejorar las condiciones de vida de las poblaciones. En este sentido, el reconocimiento del Puente Internacional Barón de Mauá como Patrimonio Cultural de Mercosur, allende promover el sentimiento de identidad común, reconoce y valora un elemento representativo del esfuerzo de integración y comunicación entre los países, pretendiendo con eso fortalecer, ampliar y democratizar el acceso a los bienes culturales de la región.

Así, los bienes patrimoniales de MERCOSUR Cultural deberán ser aquellos bienes que tiendan a la integración de los pueblos, que reconozcan los procesos de inclusión social, que sirvan de ejemplo para el pensamiento y para la acción en la región y que puedan ser observados con admiración, instalándose en el imaginario construido en nuestros países.

Hoy, en este contexto de voluntad de unión, expresamos en esa iniciativa la necesidad de establecer una “puente”, que funcione como catalizador de la voluntad de buscar un destino común y unión.

El Puente Internacional Barón de Mauá, una construcción, un artefacto que une dos márgenes de un río y dos países, se propone como Patrimonio Cultural de Mercosur. Puente construido mediante esfuerzos de unión entre dos países de la región, que, en la pasado, fue financiada debido a que una deuda de guerra, y que simboliza hoy un activo de paz, de unión y de promoción con vistas a la integración



de promoção com vistas à integração regional. Uma ponte que manifesta valores associados a processos históricos na região que favoreceram a comunicação entre partes, entre sociedades que agora se aproximam cada vez mais, e que facilitou o processo de interação entre os dois países, para além de suas fronteiras. Uma ligação que permitiu unir territórios que ao longo de sua história viveram e presenciaram experiências que ficaram registradas na memória de seus povos.

Como elemento físico, une materialmente nações. Como elemento simbólico, evoca o sentido de contato, de conexão e de diálogo. Além disso, possui um grande potencial para intensificar e densificar o intercâmbio regional. Patrimônio Cultural do Brasil e do Uruguai que se deseja de todo o MERCOSUL. Bem cultural que contribui para o reconhecimento e valorização da identidade cultural regional, por ajudar na compreensão de processos históricos que levaram à negociação, concertação e determinação até sua construção.

A Ponte Internacional Barão de Mauá responde a tudo isso, um testemunho do passado no presente, e com grande potencial futuro para a integração regional.

regional. Un puente que manifiesta valores asociados a procesos históricos en la región que favorecieron la comunicación entre partes, entre sociedades que ahora se aproximan cada vez más, y que facilitó el proceso de interacción entre los dos países, más allá sus fronteras. Una ligazón que permitió unir territorios que a lo largo de su historia vivieron y presenciaron experiencias que se pusieron registradas en la memoria de sus pueblos.

Como elemento físico, une materialmente naciones. Como elemento simbólico, evoca el sentido de contacto, de conexión y de diálogo. Además, posee un gran potencial para intensificar y densificar el intercambio regional. Patrimonio Cultural de Brasil y de Uruguay que se desea de todo el MERCOSUR. Bien cultural que contribuye para el reconocimiento y valorización de la identidad cultural regional, por ayudar en la comprensión de procesos históricos que conllevaron a la negociación, concertación y determinación hacia su construcción.

El puente Internacional Barón de Mauá responde a todo ello, un testimonio del pasado en el presente y con gran potencial de futuro hacia la integración regional.

Foto: Eduardo Tavares.





463 0011722



6. PROPOSTA DE GESTÃO

6.1. Delimitação do polígono de atuação

A proposta de polígono apresentada parte do reconhecimento de um espaço transfronteiriço, caracterizado por uma intensa dinâmica, somado a uma profunda interdependência econômica, social e cultural, geradora de múltiplas relações entre as populações residentes de um lado e outro da fronteira (movimentos de trabalho, relações de parentesco, referências culturais, entre outras). Para efeitos práticos, com o objetivo de facilitar sua compreensão, a delimitação do polígono correspondente ao território uruguaio será desenvolvido no item 6.1.1., e a correspondente ao território brasileiro, no item 6.1.2. (Ver ANEXO 3 – Mapa Nº 2 - Delimitação do polígono de atuação”).

6.1.1. Poligonal de entorno em território uruguaio

A poligonal de entorno em território uruguaio tem início no ponto E-01, situado no eixo da Ponte Internacional Barão de Mauá, coincidindo com o ponto homólogo brasileiro.

Desde este ponto, percorrendo o talvegue do Rio Jaguarão em direção sudeste até a interseção com o prolongamento (em direção nordeste)

6. PROPUESTA DE GESTIÓN

6.1. Delimitación del polígono de actuación

La propuesta de polígono presentada, parte del reconocimiento de un espacio regional transfronterizo, caracterizado por una intensa dinámica y una profunda interdependencia económica, social y cultural, generadora de múltiples relaciones entre las poblaciones residentes de un lado y otro del límite político jurisdiccional (movimientos laborales, relaciones de parentesco, referencias culturales, entre otras). A efectos prácticos, con el objetivo de facilitar su presentación, la delimitación del polígono correspondiente al territorio uruguayo se desarrolla en 6.1.1 y la correspondiente al territorio brasileño se presenta en 6.1.2. (Ver “ANEXO 3 - Mapa Nº 2 - Mapa de delimitación del polígono de actuación”).

6.1.1. Poligonal de entorno en el territorio uruguayo

La poligonal de entorno en el territorio uruguayo tiene inicio en el punto E_01 situado en el eje del Puente Internacional Barón de Mauá, coincidiendo con el punto homólogo brasileño.

Desde este punto, recorriendo el *talweg* del Río Yaguarón en dirección sureste hasta la intersección con la prolongación (en dirección

do eixo da Calle Juan Antonio Guindín, se define o ponto E-02u.

Deste ponto, seguindo em sentido sudoeste pelo prolongamento do eixo da Calle Juan Antonio Guindín até o encontro com o eixo da Calle Camino de La Corsaria, se define o ponto E-03u.

Deste ponto, seguindo pelo eixo da Calle Camino de La Corsaria em direção noroeste até sua interseção com o eixo da Calle Virrey Arredondo se define o ponto E-04u.

Deste ponto, seguindo em direção sudoeste pelo eixo da Calle Virrey Arredondo até sua interseção com a Calle Dionisio Coronel se define o ponto E-05u.

Deste ponto, seguindo o limite leste da servidão da via férrea em sentido sul e sudoeste até sua interseção com o eixo da Calle Joaquín de Paz se define o ponto E-06u.

Deste ponto, seguindo pelo eixo da Calle Joaquín de Paz em sentido sudeste até sua interseção com o eixo da Calle De los Saladeros (Ángel Muñoz), se define o ponto E-07u.

Deste ponto, seguindo em direção sudoeste pelo eixo da Calle De los Saladeros até sua interseção com o eixo da Calle INE 121, se define o ponto E-08u.

Deste ponto, seguindo em direção noroeste pelo eixo da Calle INE 121 até sua interseção com o limite sudeste da área de servidão das vias férreas, se define o ponto E-09u.

Deste ponto, seguindo em direção sul pelo limite sudeste da área de servidão das vias até o

noreste) del eje de la Calle Juan Antonio Guindín, se define el punto E_02u.

Desde este punto, siguiendo en sentido suroeste por la prolongación del eje de la Calle anteriormente mencionada hasta el encuentro con el eje de la Calle Camino de La Corsaria, se define el punto E_03u.

Desde este punto, siguiendo por el eje de la Calle Camino La corsaria en dirección noroeste hasta su intersección con el eje de la Calle Virrey Arredondo, se define el punto E_04u.

Desde este punto, siguiendo en dirección suroeste por el eje de la Calle Virrey Arredondo hasta su intersección con la Calle Dionisio Coronel, se define el punto E_05u.

Desde este punto, siguiendo el límite este de la servidumbre de la vía férrea en sentido sur y suroeste hasta su intersección con el eje de la Calle Joaquín de Paz, se define el punto E_06u.

Desde este punto, siguiendo por el eje de la Calle Joaquín de Paz en sentido sureste hasta su intersección con el eje de la Calle De los Saladeros (Ángel Muñoz), se define el punto E_07u.

Desde este punto, siguiendo en dirección sur oeste por el eje de la Calle De los Saladeros hasta su intersección con el eje de la Calle INE 121, se define el punto E_08u.

Desde este punto, siguiendo en dirección noroeste por el eje de la Calle INE 121 hasta su intersección con el límite sureste del área de servidumbre de las vías férreas, se define el punto E_09u.

Desde este punto, siguiendo en dirección sur por el límite sureste del área de servidumbre de



prolongamento da Calle INE 113, se define o ponto E-10u.

Deste ponto, seguindo em direção sul pelo limite sudeste da área de servidão das vias correndo junto ao prolongamento da Calle INE 113 até o eixo da Calle De los Saladeros (Angel Muníz), se define o ponto E-11u.

Deste ponto, seguindo o eixo da Calle De los Saladeros em sentido sudoeste até sua interseção com o eixo da Calle Carretera al Lago Merín, se define o ponto E-12u.

Deste ponto, seguindo o eixo da Calle Carretera al Lago Merín em sentido noroeste até sua interseção com o eixo da Calle Francisco García, se define o ponto E-13u.

Deste ponto, seguindo o eixo da Calle Francisco García em direção nordeste até sua interseção com o eixo da Calle Gral. Omar Porciúncula, se define o ponto E-14u.

Deste ponto, seguindo o limite oeste da servidão das vias em direção norte até a interseção com o eixo da Calle Dionisio Coronel, se define o ponto E-15u.

Deste ponto, seguindo o eixo da Calle Dionisio Coronel em direção noroeste até sua interseção com o eixo da Calle Andrés Pérez Vila, se define o ponto E-16u.

Deste ponto, seguindo pelo eixo da Calle Andrés Pérez Vila em direção nordeste até a interseção com o eixo da Calle Juanita Arismendi de Imicoz, se define o ponto E-17u.

Deste ponto, seguindo pelo eixo da Calle Juanita Arismendi de Imicoz em direção noroeste até

las vías hasta la prolongación de la Calle INE 113, se define el punto E_10u.

Desde este punto, siguiendo en dirección sur por el límite sureste del área de servidumbre de las vías corriendo junto a la prolongación de la Calle INE 113 hasta el eje de la Calle De los Saladeros (Angel Muníz), se define el punto E_11u.

Desde este punto, siguiendo el eje de la Calle De los Saladeros en sentido sur oeste hasta su intersección con el eje de la calle Carretera al Lago Merín, se define el punto E_12u.

Desde este punto, siguiendo el eje de la calle Carretera al Lago Merín en sentido noroeste hasta su intersección con el eje de la Calle Francisco García, se define el punto E_13u.

Desde este punto, siguiendo el eje de la Calle Francisco García en dirección noreste hasta su intersección con el eje de la Calle Gral. Omar Porciúncula, se define el punto E-14u.

Desde este punto, siguiendo el limite oeste de la servidumbre de las vías férreas en dirección norte hasta la intersección con el eje de la Calle Dionisio Coronel, se define el punto E_15u.

Desde este punto, siguiendo el eje de la Calle Dionisio Coronel en dirección noroeste, hasta su intersección con el eje de la Calle Andrés Pérez Vila, se define el punto E_16u.

Desde este punto, siguiendo el eje de la Calle Andrés Pérez Vila en dirección noreste hasta la intersección con el eje de la Calle Juanita Arismendi de Imicoz, se define el punto E_17u.

Desde este punto, siguiendo por el eje de la Calle Juanita Arismendi de Imicoz en dirección

a interseção com o talvegue do Rio Jaguarão se define o ponto E-18u.

Deste ponto, seguindo o talvegue do Rio Jaguarão em direção nordeste até unir-se com o ponto E-01, situado no ponto médio da Ponte Internacional Barão de Mauá, fechando o polígono de entorno em território Uruguiaio.

6.1.2. Poligonal de entorno no território brasileiro

No território brasileiro o polígono tem início no ponto E-01, situado no eixo da Ponte Internacional Barão de Mauá, coincidindo com o ponto homônimo uruguiaio.

Deste ponto segue em sentido sudoeste pelo talvegue do Rio Jaguarão, até encontrar o prolongamento do eixo da Rua Rosalino R. De Souza, definindo o ponto E-02b.

Deste ponto segue em sentido noroeste pelo prolongamento do eixo da Rosalino R. De Souza, depois por seu eixo, até o cruzamento com o eixo da Rua Andrade Neves, definindo o ponto E-03b.

Deste ponto segue em sentido nordeste pelo eixo da Rua Andrade Neves até encontrar o eixo da Rua Julio de Castilhos, definindo o ponto E-04b.

Deste ponto segue em sentido sudeste pelo eixo da Rua Julio de Castilhos até encontrar o eixo da Rua General Marques, definindo o ponto E-05b.

Deste ponto segue em sentido nordeste pelo eixo da Rua General Marques até encontrar

noroeste hasta la intersección con el *talweg* del Río Yaguarón, se define el punto E_18u.

Desde este punto, siguiendo el talweg del Río Yaguarón en dirección nor- noreste hasta unirse con el punto E_01u ubicado en el punto medio del Puente Internacional Barón de Mauá se cierra el polígono de su entorno, en el territorio Uruguayo.

6.1.2. Poligonal de entorno en el territorio brasilero

En el territorio brasileño el polígono tiene inicio en el punto E-01, situado en el eje del Puente Internacional Barón de Mauá, coincidiendo con el punto homólogo uruguayo.

Desde este punto, siguiendo en sentido sudoeste por el *talweg* del Río Yaguarón, hasta encontrar la prolongación del eje de la Calle Rosalino R. De Souza, se define el punto E-02b.

Desde este punto sigue en sentido noroeste por la prolongación del eje de la Calle Rosalino R. de Souza, continuando por su eje, hasta el cruce con el eje de la Calle Andrade Neves, se define el punto E-03b.

Desde este punto, siguiendo en sentido nordeste por el eje de la Calle Andrade Neves hasta encontrar el eje de la Calle Julio de Castilhos, se define el punto E-04b.

Desde este punto, siguiendo en sentido sudeste, por el eje de la Calle Julio de Castilhos hasta encontrar el eje de la Calle General Marques, se define el punto E-05b.

Desde este punto, siguiendo en sentido noreste por el eje de la Calle General Marques hasta



o eixo da Rua Frederico Hache, definindo o ponto E-06b.

Deste ponto segue em sentido sudeste pelo eixo da Rua Frederico Hache até encontrar o eixo da Avenida 20 de setembro, definindo o ponto E-07b.

Deste ponto segue em sentido sudeste pelo prolongamento do eixo da Rua Frederico Hache até encontrar o talvegue do Rio Jaguarão, definindo o ponto E-08b.

Deste ponto segue em sentido oeste pelo talvegue do Rio Jaguarão até encontrar o eixo da Ponte Internacional Barão de Mauá, no ponto E-01, fechando assim o polígono.

6.2. Caracterização do polígono de atuação

A Ponte Internacional Barão de Mauá está inserida na paisagem urbana de Jaguarão, no Brasil, e Rio Branco, no Uruguai, e a delimitação de uma poligonal de atuação se fundamenta na necessidade de aplicar uma estratégia territorial que transcenda a escala e os limites do bem, e que contemple uma visão integral, considerando-o em toda sua dimensão, expressão e contexto.

Em consequência, a área de amortecimento ou *buffer zone* definida pretende preservar as características diretamente relacionadas aos valores atribuídos ao bem, assim como garantir a qualidade de um espaço adequado para o monumento, resguardando seu entorno e assegurando a conservação das condições

encontrar el eje de la Calle Federico Hache, se define el punto E-06b.

Desde este punto, siguiendo en sentido sureste por el eje de la Calle Federico Hache hasta encontrar el eje de la Avenida 20 de setiembre, se define el punto E-07b.

Desde este punto, siguiendo en sentido sudeste por la prolongación del eje de la Calle Federico Hache hasta encontrar el *talweg* del Río Yaguarón, se define el punto E-08b.

Desde este punto, siguiendo en sentido oeste por el *talweg* del Río Yaguarón hasta encontrar el eje del Puente Internacional Barón de Mauá, en el punto E-01, se cierra así el polígono.

6.2. Caracterización del polígono de actuación

El Puente Internacional Barón de Mauá se encuentra inserto en el paisaje urbano de Yaguarón, en Brasil y de Río Branco, en Uruguay. La delimitación de una poligonal de actuación se fundamenta en la necesidad de aplicar una estrategia territorial que trascienda la escala o límites del bien y que contemple una mirada territorial integral, considerándolo en toda su dimensión, expresión y contexto.

En consecuencia, el área de amortiguación o *zona buffer* definida, pretende preservar las características directamente relacionadas a los valores atribuidos al bien, así como garantizar la calidad de un espacio adecuado para el bien cultural a candidatear, resguardando su entorno y asegurando la conservación de las condiciones

culturais, ambientais e paisagísticas que permitem sua interpretação e contemplação.

Com base nessas premissas, o polígono definido compreende os seguintes correspondentes ou unidades territoriais:

6.2.1. Ponte Internacional Barão de Mauá

Encontra-se definida pelas seguintes unidades: acesso brasileiro; ponte propriamente dita com suas aduanas; rampa de acesso principal e secundário do lado uruguaio; área de encontro entre ambas as rampas. Enquanto propriedade cultural binacional, contribuiu a reforçar os laços existentes na região, aprofundando a integração das duas cidades em nível populacional, econômico, social e cultural.

6.2.2. Polígono de entorno

6.2.2.1. EM RELAÇÃO AO TERRITÓRIO URUGUAIO.

Trama urbana e preexistências edilícias do primeiro assentamento populacional

Esta unidade territorial, caracterizada pela presença de algumas peças edilícias de grande valor histórico, tem sido fortemente afetada pelas mudanças de uso, destinados majoritariamente às grandes superfícies comerciais. A pesar disso se destacam alguns exemplares com Fortes componentes de arquitetura luso-brasileira, de arquitetura eclética do fim do século XIX e de arquitetura vernacular. A coexistência destas edificações dentro da trama urbana manifesta a trajetória

culturais, ambientais y paisajísticas que hacen a su interpretación, contemplación y utilización.

Sustentado en estas premisas, el polígono definido comprende los siguientes componentes o unidades territoriales:

6.2.1. Puente Internacional Barón de Mauá

Se encuentra definido por las siguientes unidades: acceso brasileño; puente propriamente dicho con sus aduanas; rampa de acceso principal y secundario en lado uruguayo; área de encuentro entre ambas rampas. En tanto bien cultural binacional, ha contribuido a reforzar los lazos existentes en la región, profundizando la integración de ambas ciudades a nivel poblacional, económico, social, y cultural.

6.2.2. Polígono de entorno

6.2.2.1. EN RELACIÓN CON EL TERRITORIO URUGUAYO:

Tejido urbano y preexistencias edilicias del primer asentamiento poblacional.

Esta unidad territorial caracterizada por la presencia de algunas piezas edilicias de gran valor histórico y testimonial, se ha visto fuertemente afectada por los cambios de usos destinados mayoritariamente a las grandes superficies comerciales. A pesar de ello se destacan algunos ejemplares con fuertes referencias de la arquitectura luso-brasileña, de la arquitectura eclética de fines de siglo XIX y de la arquitectura vernácula. La coexistencia de estas edificaciones dentro del tejido urbano pone de manifiesto la trayectoria del sitio



do sítio através do tempo, como testemunho do antigo centro populacional “Guarda de Arredodo”, passando pelo que se conhece como *Pueblo Arredondo* e posteriormente *Pueblo Artigas*, para finalmente se integrar ao desenvolvimento urbano da cidade de Rio Branco. Dentre esses exemplares se destaca a antiga Aduana, na cabeceira da própria ponte.

FAIXA COSTEIRA

A faixa costeira da margem sudoeste (borda costeira urbanizada) participa da dinâmica comercial descrita na unidade anterior (Trama urbana e preexistências edilícias do primeiro assentamento populacional), sendo também utilizada com fins criativos, apesar de seu escasso equipamento. Apresenta um significativo potencial em razão de sua implantação, destacando-se as vistas para o Rio, Ponte e paisagem costeira associada à margem brasileira.

ECOSSISTEMA DE ÁREAS ALAGADIÇAS (PANTANOSAS)

Caracterizado pela presença de banhados associados às margens do Rio Jaguarão. Esta área natural majoritariamente inundável apresenta diversos habitats, sustento da biodiversidade do sítio, apresentando grande valor e interesse a nível paisagístico e ambiental, associada à criação de oportunidades recreativas e educativas, além de pesquisas científicas.

TRAÇADO FERROVIÁRIO

A inclusão deste componente se justifica ao considerar o papel desempenhado pelo sistema ferroviário binacional, e a suas vias férreas como

a través del tiempo, como testimonios del antiguo centro poblacional “Guardia de Arredondo”, pasando por lo que luego se conoce como Pueblo Arredondo y posteriormente Pueblo Artigas, para finalmente quedar integrada al desarrollo urbano de la Ciudad de Río Branco. Dentro de estas piezas se destaca la Antigua Aduana, en la cabecera del puente.

FAJA COSTERA

La faja costera de la margen suroeste (borde costero urbanizado), participa de la dinámica comercial descripta en la unidad anterior (Tejido urbano y preexistencias edilicias del primer asentamiento poblacional), siendo también utilizada con fines recreativos, a pesar de su escaso equipamiento. Presenta un significativo potencial en razón de su implantación y cualidades ambientales, destacándose las visuales al Río, al Puente y al paisaje costero asociado a la margen brasileña.

ECOSSISTEMA DE HUMEDALES

Caracterizada por la presencia de bañados asociados a las márgenes del Río Yaguarón, el área natural contiene diversos hábitats, sustento de la biodiversidad del sitio. La misma posee gran valor e interés a nivel paisajístico, asociado a la creación de oportunidades recreativas y educativas y de investigación científica.

TRAZA FERROVIARIA

La inclusión de este componente se justifica al considerar el papel desempeñado por el sistema ferroviario binacional y a sus vías férreas como

“estruturadora do território fronteiriço”¹²⁴, como facilitadoras do trânsito da produção de gado (principal atividade econômica da região) até os portos de Rio Grande e Montevideu, assim como da circulação de bens e pessoas. O sistema ferroviário compreende sua estrutura viária, incluindo vias férreas e servidão; assim como a área destinada ao pátio de manobras, integrada pelos armazéns, as peças específicas para seu funcionamento - trilhos e dormentes, dispositivos de sinalização, aparatos de via (desvios e guias fixas, bens móveis, travessias, rotatória, entre outros) - e a Estação Ferroviária de Rio Branco, conformando uma peça de relevante importância a nível simbólico e testemunhal, transformando-se em um eixo chave em íntima relação com a Ponte.

Nesse sentido, devemos considerar que a articulação ferroviária entre Brasil e Uruguai através de uma ponte já estava prevista no “Tratado da Dívida” de 1918 e que, à exceção da segunda rampa no lado uruguaio, ainda conserva os trilhos em toda sua extensão.

6.2.2.2. EM RELAÇÃO AO TERRITÓRIO BRASILEIRO

Trama urbana e centro histórico de Jaguarão

Corresponde à parte do Centro Histórico de Jaguarão onde se insere a ponte, que também conta com proteção como patrimônio cultural brasileiro. Ali estão inseridos outros bens de interesse para preservação, como o Mercado,

124. SCHELOTTO, Salvador, PIPERNO, Adriana, “Plan de Ordenamiento Territorial de la Ciudad de Río Branco”, em: IV Coloquio Sobre Transformaciones Territoriales, Sociedad, Territorio y Sustentabilidad. Desde las perspectivas del Desarrollo Regional y Local, s/d.

“estructuradoras del territorio fronterizo”¹²⁴, en tanto facilitadoras del tránsito de la producción ganadera (principal actividad económica de la región) hacia los puertos de Río Grande y Montevideo, así como de la circulación de bienes y personas. El sistema ferroviario comprende la estructura viaria, incluyendo vías férreas y servidumbre; así como el área destinada a la playa de maniobras, integrada por los talleres, las piezas específicas para su funcionamiento - traviesas o durmientes, dispositivos de señales, aparatos de vía (desvíos y agujas fijas, corazones y móviles con sus espadines, travesías, rotatoria, entre otros) - y la Estación Ferroviaria de Río Branco, conformando un conjunto de altísima significación simbólica y testimonial, convirtiéndose en un eje clave en íntima relación con el puente.

En este sentido, se debe considerar que la articulación ferroviaria entre Brasil y Uruguay a través de un puente estaba prevista en el “Tratado da Dívida” de 1918 y que a excepción de la segunda rampa en el lado uruguayo, aún se conservan los rieles en toda su extensión.

6.2.2.2. EN RELACIÓN CON EL TERRITORIO BRASILEÑO

Trama urbana y centro histórico de Yaguarón

Corresponde a parte del Centro Histórico de Yaguarón donde se inserta el puente, que también cuenta con protección como patrimonio cultural brasileño. Allí están insertos otros bienes de interés patrimonial a preservar, como el Mercado,

124. SCHELOTTO, Salvador, PIPERNO, Adriana, “Plan de Ordenamiento Territorial de la Ciudad de Río Branco”, en: IV Coloquio Sobre Transformaciones Territoriales, Sociedad, Territorio y Sustentabilidad. Desde las perspectivas del Desarrollo Regional y Local, s/d.



além do próprio casario que compõe o Centro Histórico, onde predominam edifícios térreos, destacando-se os remanescentes da arquitetura luso-brasileira, ecletismo e arquitetura vernacular, construídos no alinhamento predial, bem conservados e íntegros.

FAIXA COSTEIRA E ÁREA DE INTERESSE AMBIENTAL

Caracteriza-se pelo trecho costeiro do Rio Jaguarão e áreas alagáveis ao longo de suas margens consideradas para preservação ambiental. Apresenta um significativo potencial em razão de suas relações paisagísticas com o rio e suas duas margens, incluindo-se a contemplação da Ponte. Como no lado uruguaio, reúne *habitats* que conservam a biodiversidade do sítio, apresentando grande valor e interesse paisagístico, associado à criação de oportunidades recreativas, educativas e de investigação científica.

No “ANEXO 3, o Mapa Nº 3 - Caracterização do polígono de atuação”, ilustra os componentes ou unidades territoriais aqui descritas.

6.3. Diretrizes de Gestão

Em cumprimento ao Artigo 7º do Regulamento para o Reconhecimento do Patrimônio Cultural do MERCOSUL, o Estado brasileiro e o Estado uruguaio se comprometem a impulsionar o bem como um instrumento de união, integração e desenvolvimento regional através de, entre outras ações, a alocação de recursos para sua preservação e valorização.

además del propio caserío que compone el Centro Histórico, donde predominan edificios bajos, destacándose los remanentes de la arquitectura luso-brasileña, eclecticismo y arquitectura vernácula, construidos en la alineación predial, bien conservados e íntegros.

FAJA COSTERA Y ÁREA DE INTERÉS AMBIENTAL

Se caracteriza por el tramo costero del Río Yaguarón y áreas inundables a lo largo de sus márgenes, consideradas de preservación ambiental. Presenta un potencial significativo en virtud de sus relaciones paisajísticas con el río y sus dos márgenes, incluyéndose la contemplación del puente. Como en el lado uruguayo, reúne *hábitats* que conservan la biodiversidad del sitio, presentando gran valor e interés paisajístico, asociado a la creación de oportunidades recreativas, educativas y de investigación científica.

El “ANEXO 3 - Mapa Nº 3 - Mapa de caracterización del polígono de actuación” ilustra las componentes o unidades territoriales aquí descriptas.

6.3. Directrices de Gestión

En cumplimiento con el Artículo 7 del Reglamento para el Reconocimiento del Patrimonio Cultural del MERCOSUR, el Estado brasileño y el Estado uruguayo se comprometen a impulsar el bien cultural como un instrumento de unión, integración y desarrollo regional a través de, entre otras acciones, la asignación de recursos para su preservación y puesta en valor.

Para isso, estabelecem as seguintes diretrizes gerais e específicas:

6.3.1. Diretrizes gerais

Conformação de uma Comissão Binacional para a tomada de decisões acerca da gestão do bem.

Implementação de um Plano de Gestão do bem, em concordância com os Planos Locais de Ordenamento Territorial desenvolvidos nas cidades de Rio Branco e Jaguarão, incluindo:

- 2.1. Ações para a conservação física do bem;
- 2.2. Ações para a qualificação espacial do entorno, em concordância com o bem e sua qualidade paisagística;
- 2.3. Ações para a identificação e salvaguarda de seus valores imateriais;
- 2.4. Ações de aprofundamento da investigação histórica, sociocultural, arquitetônica, arqueológica, ambiental, artística, entre outras;
- 2.5. Ações de sensibilização e de natureza educativa sobre o bem, com vistas à sua valorização, reconhecimento e resignificação;
- 2.6. Ações de promoção do bem, integrando-o às políticas de desenvolvimento territorial;
- 2.7. Ações para garantir a participação cidadã na gestão do bem.

Compromisso de recursos próprios e/ou obtenção de outras vias de financiamento para garantir a proteção do bem.

Para ello, se establecen directrices generales y específicas:

6.3.1. Directrices generales

Conformación de una Comisión Binacional para la toma de decisiones en torno a la gestión del bien.

Implementación de un Plan de Gestión del bien cultural y del área afectada al polígono de actuación, en concordancia con los Planes Locales de Ordenamiento Territorial desarrollados en las ciudades de Río Branco y Yaguarón, incluyendo:

- 2.1. Acciones para la conservación física del bien;
- 2.2. Acciones para la calificación espacial del entorno, en concordancia con el bien y su calidad paisajística;
- 2.3. Acciones para la identificación y salvaguarda de sus valores inmateriales;
- 2.4. Acciones de profundización en la investigación histórica, sociocultural; arquitectónica; arqueológica; ambiental; artística; entre otras;
- 2.5. Acciones de sensibilización y educación en torno al bien, apuntando a su puesta en valor, reconocimiento y resignificación;
- 2.6. Acciones de promoción del bien, integrándolo a las políticas de desarrollo territorial;
- 2.7. Acciones para garantizar la participación ciudadana en la gestión del bien.

Compromiso de recursos propios y/u obtención de otras vías de financiamiento para garantizar la protección del bien.



6.3.2. Diretrizes específicas

Considerando as atuais dinâmicas socioeconômicas do território, assim como seus impactos sobre a área comprometida – em particular o crescente comércio de fronteira e a iminente construção de uma nova ponte entre as cidades de Rio Branco e Jaguarão –, considera-se necessário estabelecer medidas imediatas de controle e qualificação que assegurem o amortecimento e mitigação dos respectivos impactos.

Os países se comprometem a considerar estas medidas em suas políticas públicas, sendo também incorporadas no Plano de Gestão do bem, uma vez este seja aprovado.

PRESERVAÇÃO AMBIENTAL

- 1.1. Preservação de ecossistemas presentes em ambas as margens do Rio Jaguarão, respeitando sua dinâmica natural;
- 1.2. Implementação de um sistema de gestão de resíduos, com o fim de reverter a atual situação de degradação e contaminação.

QUALIFICAÇÃO URBANA

- 2.1. Qualificação de espaços públicos através da execução de adequados projetos de pavimentação, arborização, mobiliário urbano, iluminação pública e sinalização, respeitando as regras de acessibilidade;
- 2.2. Criação de espaços de contemplação, especialmente nas margens do Rio;
- 2.3. Ordenamento das áreas de estacionamento, acesso e circulação veicular.

6.3.2. Directrices específicas

Considerando las actuales dinámicas socioeconómicas del territorio, así como sus impactos sobre el área comprometida –en particular el creciente comercio de frontera y la inminente construcción de un nuevo puente entre las ciudades de Río Branco y Yaguarón–, se entiende necesario establecer medidas inmediatas de control y calificación que aseguren su amortiguación y mitigación.

Los países se comprometen a considerar estas medidas en sus políticas públicas, siendo también incorporadas en el Plan de Gestión del bien y polígono de actuación, una vez éste sea aprobado.

PRESERVACIÓN AMBIENTAL

- 1.1. Preservación de ecosistemas presentes en ambas márgenes del Río Yaguarón, respetando su dinámica natural;
- 1.2. Implementación de un sistema de gestión de residuos, con el fin de revertir la situación de degradación y contaminación actual.

RECALIFICACIÓN URBANA

- 2.1. Recalificación de espacios públicos a través de la ejecución de proyectos integrales de parquización, mobiliario y equipamiento urbano, acondicionamiento vegetal, alumbrado público y señalética, asegurando condiciones adecuadas de accesibilidad y priorizando el uso peatonal;
- 2.2. Creación de espacios de contemplación, especialmente en las márgenes del río;
- 2.3. Reordenamiento de las áreas de estacionamiento, acceso y circulación vehicular.

CONDIÇÕES DE OCUPAÇÃO

3.1. Regulação da ocupação do solo no polígono para impedir a obstrução das visuais e a desqualificação da paisagem, através de:

controle sobre a altura máxima das construções;

fator de ocupação dos terrenos;

materiais de acabamento das edificações;

definição de áreas de expansão do comércio de fronteira;

restrição à ocupação nas margens, especialmente em áreas inundáveis.

3.2. Regulação normativa dos engenhos publicitários.

PARTICIPAÇÃO CIDADÃ

4.1. Geração de instâncias de participação e comunicação com o fim de socializar os alcances e efeitos da figura de Patrimônio Cultural do MERCOSUL – PCM, envolvendo as comunidades de Jaguarão e Rio Branco;

4.2. Início de uma linha de diagnóstico sociocultural, destacando a dinâmica de atribuição de valor ao bem, com o objetivo de contribuir para a elaboração do Plano de Gestão;

4.3. Estímulo ao desenvolvimento de ações educativas e de sensibilização, em coordenação com instituições e atores locais.

CONDICIONES DE OCUPACIÓN

3.1. Regulación de la ocupación del suelo en el polígono de actuación, desestimulando la obstrucción de las visuales y la descalificación del paisaje, a través de:

control sobre la altura máxima de las edificaciones;

factor de ocupación del suelo y factor de ocupación total;

definición de áreas de expansión del comercio de frontera;

restricción a la ocupación en las márgenes, especialmente en áreas inundables.

3.2. Regulación normativa de la cartelería publicitaria y marquesinas.

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

4.1. Generación de instancias de participación y comunicación con el fin de socializar los alcances y efectos de la figura Patrimonio Cultural del MERCOSUR – PCM, involucrando a las sociedades locales de Yaguarón y Río Branco.

4.2. Inicio de una línea de diagnóstico sociocultural, destacando la dinámica de atribución de valor al bien cultural y su entorno (polígono de actuación), a efectos de contribuir a la elaboración del Plan de Gestión y manejo del sitio.

4.3. Impulso de acciones de educación y sensibilización, en coordinación con instituciones y actores locales.



MEDIDAS COMPLEMENTARES

5.1. Criação de medidas de identificação, promoção e valorização dos bens de interesse cultural incluídos no polígono de atuação ou em sua área de influência em ambas as margens, tais como: Aduana; Estações Ferroviárias; Mercado; “Enfermaria Militar” (Centro de Interpretação do Pampa), Pueblo de San Servando, entre outros;

5.2. Implementação de ações de incentivo e assistência técnica para o desenvolvimento e/ou revisão dos Planos Locais de Ordenamento Territorial, vinculando-os ao Plano de Gestão e Manejo da Ponte Internacional Mauá, dentro do polígono de atuação definido.

MEDIDAS COMPLEMENTARIAS

5.1. Implementación de acciones de identificación, promoción y valorización de los bienes de interés cultural incluidos en el polígono de actuación o en su área de influencia en ambas márgenes, tales como: Aduana; Estaciones Ferroviarias; Mercado; “Enfermería Militar” (Centro de Interpretación del Pampa), pueblo de San Servando, entre otros.

5.2. Implementación de acciones de estímulo y asistencia técnica para el desarrollo y/o revisión de los Planes Locales de Ordenamiento Territorial, vinculándolos al Plan de Gestión y Manejo del Puente Internacional de Maúa en el marco del polígono de actuación definido.

Foto: Eduardo Tavares.



7. FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FONTES

Anales Históricos de Montevideo, Tomo II, Consejo Departamental de Montevideo, Museo y Archivo Histórico Municipal, 1958.

Libro del Ministerio de Obras Publicas de Benavides.

MAPAS

Plano Topográfico del Pueblo de Arredondo y de la Villa de Artigas, Joaquín R. Travieso noviembre 1854, en: *Historia medida de un rico patrimonio*, Montevideo, MTOP- Dirección Nacional de Topografía, 2010.

ATAS

Assunção/Paraguai: *IV Reunión de la Comisión de Patrimonio Cultural del MERCOSUR Cultural* – 2011.

Montevideu/Uruguai: *V Reunión de la Comisión de Patrimonio Cultural del MERCOSUR Cultural* – 2011.

Córdoba/Argentina: *VI Reunión de la V Reunión de la Comisión de Patrimonio Cultural del MERCOSUR Cultural* – 2012.

IMPRESA

Diario El País, Montevideu, Uruguai.

Diário Popular, Pelotas, Brasil.

7. FUENTES Y REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FUENTES

Anales Históricos de Montevideo, Tomo II, Consejo Departamental de Montevideo, Museo y Archivo Histórico Municipal, 1958.

Libro del Ministerio de Obras Publicas de Benavides.

PLANOS

Plano Topográfico del Pueblo de Arredondo y de la Villa de Artigas, Joaquín R. Travieso noviembre 1854, en: *Historia medida de un rico patrimonio*, Montevideo, MTOP- Dirección Nacional de Topografía, 2010.

ACTAS

Asunción/Paraguai: *IV Reunión de la Comisión de Patrimonio Cultural del MERCOSUR Cultural*- 2011.

Montevideo/Uruguai: *V Reunión de la Comisión de Patrimonio Cultural del MERCOSUR Cultural*- 2011.

Córdoba/Argentina: *VI Reunión de la V Reunión de la Comisión de Patrimonio Cultural del MERCOSUR Cultural*- 2012

PRENSA

Diario El País, Montevideo, Uruguay.

Diario Popular, Pelotas, Brasil.



BIBLIOGRAFIA

- AAVV. *100 Años de Ingeniería Construyendo el Uruguay*. Asociación de Ingenieros del Uruguay, 2005.
- AICARDI, Jorge. *Río Branco un enfoque histórico y su realidad actual de cara al año 2000*. Impresora del ejército, 1992.
- ÁLVAREZ, Ricardo. *El conventillo de Lafone*. Documento 3, Instituto de Historia de La Arquitectura- Facultad de Arquitectura, UDELAR, 1977.
- ARENAS, Nicolás. El barón de Mauá: entre el diseño del personaje y la construcción del mito in *Rev. Esc. Hist.*, Salta, v. 9, n. 1, jun. 2010. Disponible en <http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1669-90412010000100009&lng=es&nrm=iso>.
- ARTUCIO, Leopoldo. *Montevideo y la arquitectura moderna*. Montevideo: Editorial Nuestra Tierra, 1969.
- BARACCHINI, Hugo. *Historia de las comunicaciones en el Uruguay*. Facultad de Arquitectura- Instituto de Historia de la Arquitectura. Montevideo: UDELAR, 1978.
- BARRÁN, José P. *Apogeo y crisis del Uruguay pastoril y caudillesco. 1839-1875*. Montevideo, EBO, 1975.
- BARROS, Ferreira. História das ferrovias paulistas. *Engenharia*, nº 203, out. 1959.
- BELL, Alured. *The beautiful Rio de Janeiro*. Londres: William Heinemann, 1914.
- BONOMI, Quinto. *Puente Internacional Mauá sobre el Río Yaguarón*, in: *Revista de Ingeniería*, Asociación Politécnica del Uruguay. Año 1930, Tomo XXIV.
- BORUCKI, Alex, CHAGAS, Karla, STALLA, Natalia. *Esclavitud y Trabajo, Un estudio sobre los afrodescendientes en la frontera uruguaya. (1835-1855)*. Montevideo: Pulmón Ediciones, 2004.

BIBLIOGRAFÍA

- AAVV, “100 Años de Ingeniería Construyendo el Uruguay”, Asociación de Ingenieros del Uruguay, 2005.
- AICARDI, Jorge, Río Branco un enfoque histórico y su realidad actual de cara al año 2000, Impresora del ejército, 1992.
- ÁLVAREZ, Ricardo, “El conventillo de Lafone”, Documento 3, Instituto de Historia de La Arquitectura- Facultad de Arquitectura, UDELAR, 1977.
- ARENAS, Nicolás, “El barón de Mauá: entre el diseño del personaje y la construcción del mito” en *Rev. Esc. Hist.*, Salta, v. 9, n. 1, jun. 2010. Disponible en <http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1669-90412010000100009&lng=es&nrm=iso>.
- ARTUCIO, Leopoldo, Montevideo y la arquitectura moderna, Montevideo, Editorial Nuestra Tierra, 1969.
- BARACCHINI, Hugo, Historia de las comunicaciones en el Uruguay, Facultad de Arquitectura- Instituto de Historia de la Arquitectura, Montevideo, UDELAR, 1978.
- BARRÁN, José P., Apogeo y crisis del Uruguay pastoril y caudillesco. 1839-1875, Montevideo, EBO, 1975.
- BARROS, Ferreira, “História das ferrovias paulistas”, *Engenharia*, no 203, out. 1959.
- Bell, Alured, The beautiful Rio de Janeiro, Londres, William Heinemann, 1914.
- BONOMI, Quinto, “Puente Internacional Mauá sobre el Río Yaguarón”, en: *Revista de Ingeniería*, Asociación Politécnica del Uruguay. Año 1930, Tomo XXIV.
- BORUCKI, Alex, CHAGAS, Karla, STALLA, Natalia (2004), *Esclavitud y Trabajo, Un estudio sobre los afrodescendientes en la frontera uruguaya. (1835-1855)*, Montevideo, Pulmón Ediciones, 2004.

CAETANO, Gerardo (dir.). *Los uruguayos del centenario, Nación, ciudadanía, religión y educación (1910-1930)*. Montevideo: Taurus, 2000.

CAETANO, Gerardo, RILLA, José. *Historia Contemporánea del Uruguay*. Montevideo: Fin de Siglo-CLAEH, 1994.

CARDOZO, Fernando, H. *Capitalismo e escravidão no Brasil meridional*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

CARNEIRO, Fernando Luiz Lobo. *Une nouvelle méthode pour la détermination de la résistance à la traction des bétons*. Bulletin RILEM, nº 13, mar. 1953.

CASTELLANOS, Alfredo. *La Cisplatina, la Independencia y la República caudillesca, 1820-1838*. Montevideo, EBO, 1998.

CASTELLO, Emilio Peláez. *Una medalla... una historia – Un puente por una deuda*. In: *Guanin*, Año II, nº 10. Montevideo, setiembre de 2011.

CAVALCANTI, Antonio Manoel de Siqueira. *100 anos de desenvolvimento da engenharia no Brasil*. Rio de Janeiro: COPPE, 1980.

CHAMBRE SYNDICALE DES CONSTRUCTEURS EN CIMENT ARMÉ DE FRANCE & DE L'UNION FRANÇAISE. *Cent ans de béton armé: 1849-1949*. Paris: Editions Science et Industrie, 1949.

CLEMENTE, Isabel. *La región de frontera Uruguay-Brasil y la relación binacional: pasado y perspectivas*. Revista Uruguaya de Ciencia Política - Vol. 19 Nº1 - ICP – Montevideo, 2008.

COELHO, Everton. *Brasil e Uruguai: uma dívida que virou ponte*. Revista da Graduação, Vol. 1, Nº 2, 2008.

COMISIÓN INTERNACIONAL URUGUAY-BRASIL. *El puente sobre El Yaguarón – Caracterización de fronteras – Lo hecho y lo por hacer*. In: *El libro del Centenario Del Uruguay*. Montevideo:

CAETANO, Gerardo (dir.), *Los uruguayos del centenario, Nación, ciudadanía, religión y educación (1910-1930)*, Montevideo, Taurus, 2000.

CAETANO, Gerardo, RILLA, José, *Historia Contemporánea del Uruguay*, Montevideo, Fin de Siglo-CLAEH, 1994.

CARDOZO, Fernando, H. *Capitalismo e escravidão no Brasil meridional*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

CARNEIRO, Fernando,, “Une nouvelle méthode pour la détermination de la résistance à la traction des bétons”, BULLETIN RILEM, nº 13, mar. 1953.

CASTELLANOS, Alfredo, *La Cisplatina, la Independencia y la República caudillesca, 1820-1838*, Montevideo, EBO, 1998.

CASTELLO, Emilio Peláez. *Una medalla... una historia – Un puente por una deuda*. In: *Guanin*, Año II, nº 10. Montevideo, setiembre de 2011.

Cavalcanti, Antonio 100 anos de desenvolvimento da engenharia no Brasil, Río de Janeiro, COPPE, 1980.

CHAMBRE SYNDICALE DES CONSTRUCTEURS EN CIMENT ARMÉ DE FRANCE & DE L'UNION FRANÇAISE. *Cent ans de béton armé: 1849-1949*. Paris: Editions Science et Industrie, 1949.

CLEMENTE, Isabel, “La región de frontera Uruguay-Brasil y la relación binacional: pasado y perspectivas”, Revista Uruguaya de Ciencia Política - Vol. 19 Nº1 - ICP – Montevideo, 2008.

COELHO, Everton, “Brasil e Uruguai: uma dívida que virou ponte”, Revista da Graduação, Vol. 1, No 2, 2008.

COMISIÓN INTERNACIONAL URUGUAY-BRASIL, “El Puente sobre el Yaguarón–Caracterización de fronteras. Lo hecho y lo por hacer”, en: *El Libro del Centenario del Uruguay*, Montevideo, Agencia



Agencia Publicidad, Capurro y Cia, Imprenta Latina Ucar Blanco Hnos, 1925.

COPETTI, Mario. Bonomi Quinto. In: *Nuestros Ingenieros*, Publicación de la Asociación de Ingenieros del Uruguay. Montevideo, julio de 1949.

CHAGAS, Karla, STALLA, Natalia. *Recuperando la memoria afrodescendientes en la frontera uruguayo-brasileña a mediados del siglo XIX*. Montevideo, FC-MEC, 2009.

CHEBATAROFF, Jorge. *Relieve y Costas*. Colección Nuestra Tierra, 1969.

Diário Popular. Disponível em: <http://www.diariopopular.com.br/27_06_03/tc260604.html>. Acesso em 28 Abr. 2009.

DOMINGO, Walter. *Arquitectos del 900 Alfredo Jones Brown-Leopoldo Tosi*. Montevideo: Editorial Dos Puntos, 1993.

DOMINGUEZ, Carlos M. *El norte profundo. Un viaje por Tacuarembó, Artigas, Rivera y Cerro Largo*. Montevideo, EBO, 2004.

FAUSTO, Boris. *História Concisa do Brasil*. São Paulo: Edusp, 2006.

FICHER, Sylvia. *Edifícios Altos no Brasil. Espaços & Debates*, São Paulo, n. 37, pp. 61-76. 1994.

FIGUEREDO, Marcello. *Haciendo casas. Crónica de La construcción privada en el Uruguay*. Montevideo: Editorial Pascale, 1999.

FINGER, Anna. *O patrimônio Cultural de Jaguarão – RS e a definição das fronteiras meridionais do Brasil*. Artigo, 2010.

FREGA, Ana. *Historia regional e independencia del Uruguay*. Proceso histórico y revisión crítica de sus relatos, Montevideo, EBO, 2009.

FREGA, Ana. *La constitución de la Banda Oriental como provincia. Apuntes para su estudio desde un enfoque local*. In: *Historia y docencia*, Año1, Nº1 Montevideo APHU, 1994.

Publicidad, Capurro y Cia, Imprenta Latina Ucar Blanco Hnos., 1925.

COPETTI, Mario, “Bonomi Quinto”, en: *Nuestros Ingenieros*, Publicación de la Asociación de Ingenieros del Uruguay, Montevideo, julio de 1949.

CHAGAS, Karla, STALLA, Natalia, *Recuperando la memoria afrodescendientes en la frontera uruguayo-brasileña a mediados del siglo XIX*, Montevideo, FC-MEC, 2009.

CHEBATAROFF, Jorge, *Relieve y Costas*, Colección Nuestra Tierra, 1969.

Diário Popular. Disponível em: <http://www.diariopopular.com.br/27_06_03/tc260604.html>. Acesso em 28 Abr. 2009.

DOMINGO, Walter, “Arquitectos del 900 Alfredo Jones Brown-Leopoldo Tosi”, Editorial Dos Puntos, 1993, Montevideo.

DOMINGUEZ, Carlos M., *El norte profundo. Un viaje por Tacuarembó, Artigas, Rivera y Cerro Largo*, Montevideo, EBO, 2004.

FAUSTO, Boris, *História concisa do Brasil*, Edusp, São Paulo, 2006.

FICHER, Sylvia, “Edifícios Altos no Brasil”. Artigo, 1993.

FIGUEREDO, Marcello, *Haciendo casas. Crónica de La construcción privada en el Uruguay*, Montevideo, Editorial Pascale, 1999.

FINGER, Anna. *O patrimônio Cultural de Jaguarão – RS e a definição das fronteiras meridionais do Brasil*. Artigo, 2010.

FREGA, Ana (coord.), *Historia Regional e independencia del Uruguay*. Proceso histórico y revisión crítica de sus relatos, Montevideo, EBO, 2009.

FREGA, Ana, “La constitución de la Banda Oriental como provincia. Apuntes para su estudio desde un enfoque local” en: *Historia y docencia*, Año1, Nº1 Montevideo APHU, 1994.

FREITAS, Antonio de Paula. *Construções em cimento armado. Revista dos cursos da Escola Politécnica do Rio de Janeiro*, nº 1, 1904.

GAETA, Julio C. *Guías Elarqa de Arquitectura – Centro*. Montevideo: Editorial Dos Puntos, 1995.

GANNELLO, Víctor. *Historia de Cerro Largo*. Instituto de Estudios Genealógicos del Uruguay (1791-1801). Montevideo, 2002.

GIURIA, Juan. *Desde La época del cuero hasta la del hormigón armado*. Montevideo: Universidad de La República, 1976.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Infográficos Cidades – Jaguarão RS*. Brasil. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=431100>>. Acesso em 25 out. 2012.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. *Dossiê de Tombamento da Ponte Internacional Mauá*. 2009.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. *Censos 2011 - Departamento Cerrolargo*. Uruguay. Disponível em: <<http://www.ine.gub.uy/censos2011/resultadosfinales/cerrolargo.html>>. Acesso em 25 out. 2012.

ISLAS, Ariadna. *En búsqueda de fronteras perdidas*. Algunas notas sobre la construcción política de las “fronteras naturales” en la región platense sobre la lectura de viejos mapas (1600 ca.-1853), s/d.

JACOB, Raúl. *Más allá de Montevideo*. Montevideo, 2006.

JACOB, Raúl. *Cruzando la frontera*. Montevideo: Arpoador, 2004.

LANGENDONCK, Telemaco van, MOLINARI Gilberto. *Resistência do concreto a tração na flexão*. *Engenharia*, nº 43, mar. 1946, pp. 245-54.

FREITAS, Antonio de Paula. *Construções em cimento armado. Revista dos cursos da Escola Politécnica do Rio de Janeiro*, no 1, 1904.

GAETA, Julio C., FOLLE, Eduardo, *Guías Elarqa de arquitectura-Centro*, Editorial Dos Puntos, Montevideo, 1995.

GANNELLO, Víctor, *Historia de Cerro Largo*, Instituto de Estudios Genealógicos del Uruguay (1791-1801), Montevideo, 2002.

GIURIA, Juan. *Desde La época del cuero hasta la del hormigón armado*. Montevideo: Universidad de La República, 1976.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Infográficos Cidades – Jaguarão RS*. Brasil. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=431100>>. Acesso em 25 out. 2012.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. *Dossiê de Tombamento da Ponte Internacional Mauá*. 2009.

Instituto Nacional de Estadística. *Censos 2011 - Departamento Cerrolargo*. Uruguay. Disponível em: <<http://www.ine.gub.uy/censos2011/resultadosfinales/cerrolargo.html>>. Acesso em 25 out. 2012.

ISLAS, Ariadna, “En búsqueda de fronteras perdidas. Algunas notas sobre la construcción política de las “fronteras naturales” en la región platense sobre la lectura de viejos mapas (1600 ca.-1853)”, s/d.

JACOB, Raúl, *Más allá de Montevideo*, Montevideo, 2006.

JACOB, Raúl, *Cruzando la frontera*, Montevideo, Arpoador, 2004.

LANGENDONCK, Telemaco van, MOLINARI Gilberto. *Resistência do concreto a tração na flexão*. *Engenharia*, no 43, mar. 1946, pp. 245-54.



LIMA, Edgardo, HERNANDEZ, Victorio, BISSIO, Juan. *Seminario sobre fundamentos de la resistência de materiales—Hormigón Armado: notas sobre su evolución y la de su teoría*.

LOUSTAU, César J. *Influencia de Italia en la Arquitectura Uruguaya*. Montevideo: Talleres Gráficos Barreiro, 1990.

MAESTRI FILHO, Mario. *O escravo no Rio Grande do Sul: A Charqueada e a gênese do escravismo gaúcho*. Caxias do Sul: Universidade Caxias do Sul, 1984.

MARSILIO, Horacio. *El lenguaje de los uruguayos*. Colección Nuestra Tierra, 1969.

MARTINS, Roberto Duarte. *A ocupação do espaço na fronteira Brasil-Uruguaí: a construção da cidade de Jaguarão*. Tese. (Doutorado em Histórias Especializadas) – Escola Técnica de Superior de Arquitetura. Universidade Politécnica da Catalunha. 2002.

MENA, Enrique. *Frontera y límites*. Colección Nuestra Tierra. 1969.

MUNIZ, Juan C. *A orillas del Yaguarón. Crónicas de la frontera*. Minas: impresora Grami, 2008.

MURAS, Otilia. *La colonización agraria*. Montevideo: Udelar-Instituto de la arquitectura, 1983.

ORESTES, Araújo. *Diccionario geográfico del Uruguay*. Montevideo, 1912.

PELLEGRINO, Adela et. alt.. *De una transición a otra: la dinámica demográfica en el Uruguay en el siglo XX*. In: AA.VV, *El Uruguay del Siglo XX: La Sociedad*, Montevideo, EBO-DS, 2008.

PUJOL JR, Hippolyto Gustavo. Discurso do engenheiro Pujol Jr. *Engenharia*, nº 17, jan. 1944.

REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. *Decreto-Lei nº 25/1937*. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=284>>. Acesso em 23 Out. 2012.

LIMA, Edgardo, HERNANDEZ, Victorio, BISSIO, Juan, "Seminario sobre fundamentos de la resistência de materiales—Hormigón Armado: notas sobre su evolución y la de su teoría.

Loustau, César J. *Influencia de Italia en la Arquitectura Uruguaya*. Montevideo: Talleres Gráficos Barreiro, 1990.

MAESTRI FILHO, Mario. *O escravo no Rio Grande do Sul: A Charqueada e a gênese do escravismo gaúcho*. Caxias do Sul: Universidade Caxias do Sul, 1984.

MARSILIO, Horacio, *El lenguaje de los uruguayos*, Colección Nuestra Tierra, 1969.

MARTINS, Roberto Duarte. "A ocupação do espaço na fronteira Brasil-Uruguaí: a construção da cidade de Jaguarão". Tesis (Doctorado en Historias Especializadas)–Escola Técnica de Superior de Arquitetura, Universidade Politécnica da Catalunha, 2002.

MENA, Enrique, *Frontera y límites*, Colección Nuestra Tierra. 1969.

MUNIZ, Juan C., *A orillas del Yaguarón. Crónicas de la frontera*, Minas, impresora Grami, 2008.

MURAS, Otilia, *La colonización agraria*, Montevideo, Udelar-Instituto de la arquitectura, 1983.

ORESTES, Araújo, *Diccionario geográfico del Uruguay*, Montevideo, 1912.

PELLEGRINO, Adela et. alt., "De una transición a otra: la dinámica demográfica en el Uruguay en el siglo XX", en: AA.VV, *El Uruguay del Siglo XX: La Sociedad*, Montevideo, EBO-DS, 2008.

PUJOL, Hipolyto G. Jr, "Discurso do engenheiro Pujol Jr", en: *Engenharia*, no 17, jan. 1944.

REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL. *Decreto-Lei nº 25/1937*. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=284>>. Acesso em 23 Out. 2012.

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. *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.* Disponível em: < http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/2000/b_85/ >. Acesso em 25 out. 2012.

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, PODER LEGISLATIVO. *Ley nº 17.388.* Disponível em: <<http://www.parlamento.gub.uy/leyes/ AccesoTextoLey.asp?Ley=17388&Anchor=>>>. Acesso em 25 out. 2012.

RODRÍGUEZ M., Adrián. La frontera Uruguay-Brasil y el desarrollo local Nóesis. *Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, Ciudad Juárez, México, vol. 19, núm. 37, 2010.

RODRIGUEZ, Gerardo. *Estudio Comparativo de las solicitudes creadas por el transito carretero y ferroviario sobre el Puente Internacional Mauá.* Santina Caro, Ing. Christian Hoffman, Ing Lucy Almeida. *Índice–Memorias del XXIX Jornadas Sudamericanas de Ingeniería Estructural, 1950-2000.* Jubileo: Prof. Julio Ricaldoni, 13 al 17 de noviembre del 2000.

ROMAY, Carola; ETCHEVARREN, Virginia; CHIRICO, Mercedes; MAGGI, Soledad; PÁEZ, Catalina; PRIMUCCI, Daniel; SABALSAGARAY, Stela. *La arquitectura y el ferrocarril. Una mirada a nuestro patrimonio.* Montevideo: Ministerio de Educación y Cultura - MEC, 2010.

SANTOS, Carlos Alberto Avila. *Ecletismo na Fronteira Meridional do Brasil.* Tese (Doutorado em Conservação e Restauro) Universidade Federal da Bahia, 2007.

REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. *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.* Disponível em: < http://dai-mre.serpro.gov.br/atos-internacionais/bilaterais/2000/b_85/ >. Acesso em 25 out. 2012.

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, PODER LEGISLATIVO. *Ley nº 17.388.* Disponível em: <<http://www.parlamento.gub.uy/leyes/ AccesoTextoLey.asp?Ley=17388&Anchor=>>>. Acesso em 25 out. 2012.

RODRÍGUEZ M., Adrián, La frontera Uruguay-Brasil y el desarrollo local Nóesis. *Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, Ciudad Juárez, México, vol. 19, núm. 37, 2010.

RODRIGUEZ, Gerardo, “Estudio Comparativo de las solicitudes creadas por el transito carretero y ferroviario sobre el Puente Internacional Mauá.” Santina Caro, Ing. Christian Hoffman, Ing Lucy Almeida. *Índice–Memorias del “XXIX Jornadas Sudamericanas de Ingeniería Estructural, 1950- 2000.”* Jubileo: Prof. Julio Ricaldoni, 13 al 17 de noviembre del 2000.

ROMAY, Carola, et. alt., *La Arquitectura y el Ferrocarril. Una mirada a nuestro patrimonio*, Montevideo, Fondo Concursable para la Cultura- MEC, 2010.

SANTOS, Carlos A., “Ecletismo na Fronteira Meridional do Brasil”, Tese (Doctorado en Conservación y Restauración) Universidade Federal da Bahia, 2007.



SANTOS, Maria Cecília Loschiavo dos. *Escola Politécnica: 1894-1984*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1985.

SANTOS, Sidney Gomes dos. A influência do concreto armado. In: SILVA, Fernando Nascimento Silva. *Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos*. Rio de Janeiro: Record, 1965.

SANTOS, Vagner. *Caminhando a través da História*. Evangraf, 2012.

SCARONE, Arturo. *Uruguayos Contemporáneos*. Nuevo diccionario de datos biográficos y bibliográficos. Montevideo, 1937.

SCHELOTTO, Salvador, PIPERNO, Adriana. *Plan de Ordenamiento Territorial de la Ciudad de Río Branco*. in: *IV Coloquio Sobre Transformaciones Territoriales*, Sociedad, Territorio y Sustentabilidad. Desde las perspectivas del Desarrollo Regional y Local, s/d.

SCHLEE, Andrey Rosenthal. *A Ponte*. Artigo.

SERVIÇO GEOGRÁFICO MILITAR DEL URUGUAY. *Límites con Brasil*. Disponível em <<http://www.sgm.gub.uy/index.php/informacion-territorial/limites-con-brasil>>. Acesso em 25 out. 2012.

SOARES, Eduardo Alvares de Souza. *Ponte Mauá: uma história*. Porto Alegre: Evangraf, 2005.

SOUZA DE CARVALHO, Ricardo. *La Revista Americana (1909-1919) y el diálogo intelectual en Latinoamérica*. *Revista Iberoamericana*, Montevideo, Vol. LXX, n. 208-209, jul/dic. 2004.

TOSI, Alfredo Jones Brown-Leopoldo. *Arquitectos del 900*. Montevideo: Editorial Dos Puntos, 1993.

VASCONCELOS, Augusto Carlos. *O concreto no Brasil*. Vol. 3. São Paulo: Studio Nobel, 2002.

SANTOS, Maria Cecília Loschiavo dos. *Escola Politécnica: 1894-1984*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1985.

Santos, Sidney Gomes dos. A influência do concreto armado. In: Silva, Fernando Nascimento Silva. *Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos*. Rio de Janeiro: Record, 1965.

SANTOS, Vagner, *Caminhando a través da História*, Evangraf, 2012.

SCARONE, Arturo “Uruguayos Contemporáneos. Nuevo diccionario de datos biográficos y bibliográficos”, Montevideo, 1937.

SCHELOTTO, Salvador, PIPERNO, Adriana, “Plan de Ordenamiento Territorial de la Ciudad de Río Branco”, en: *IV Coloquio Sobre Transformaciones Territoriales*, Sociedad, Territorio y Sustentabilidad. Desde las perspectivas del Desarrollo Regional y Local, s/d.

SCHLLE, Andrey Rosenthal, “A Ponte”, Artículo.

SERVIÇO GEOGRÁFICO MILITAR DEL URUGUAY. *Límites con Brasil*. Disponível em <<http://www.sgm.gub.uy/index.php/informacion-territorial/limites-con-brasil>>. Acesso em 25 out. 2012.

SOARES, Eduardo Alvares de Souza. *Ponte Mauá: uma história*. Porto Alegre, Evangraf, 2005.

SOUZA DE CARVALHO, Ricardo, “La Revista Americana (1909-1919) y el diálogo intelectual en Latinoamérica”, *Revista Iberoamericana*, Vol. LXX, Núms. 208-209, Julio-Diciembre 2004.

TOSI, Alfredo Jones Brown-Leopoldo. *Arquitectos del 900*. Montevideo: Editorial Dos Puntos, 1993.

VASCONCELOS, Augusto, *O concreto no Brasil*, Vol. 3. São Paulo, Studio Nobel, 2002.

VÁZQUEZ, P. *Crónica de los ferrocarriles nacionales*. Montevideo, 1951..

VILLEROY, A. Ximeno de. *O Viaducto Marechal Deodoro*. *Anuário da Escola Politécnica de São Paulo*, 1907.

WETTSTEIN, Germán, CAMPODÓNICO, César (coord.). *Los departamentos: Cerro Largo*. Montevideo, Nuestra Tierra, 1970.

WINTER, Guilherme Ernesto. *Concreto armado em Socorro*. *Revista Politécnica*, nº 31/3, maio/out. 1910.

SÍTIOS WEB CONSULTADOS

<http://www.ine.gub.uy/censos2011/resultadosfinales/cerrolargo.html>

<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=431100>

<http://www.sgm.gub.uy/index.php/informacion-territorial/limites-con-brasil>

<http://sip.parlamento.gub.uy/htmlstat/pl/acuerdos/acue18228.htm>

VÁZQUEZ, P., *Crónica de los ferrocarriles nacionales*, Montevideo, 1951.

VILLEROY, Ximeno de, “O viaducto Marechal Deodoro”, en: *Anuário da Escola Politécnica de São Paulo*, 1907.

WETTSTEIN, Germán, CAMPODÓNICO, César (coord.), *Los departamentos: Cerro Largo*, Montevideo, Nuestra Tierra, 1970.

WINTER, Guilherme, “Concreto armado em Socorro”, en: *Revista Politécnica*, no 31/3, maio/out. 1910.

SÍTIOS WEB CONSULTADOS

<http://www.ine.gub.uy/censos2011/resultadosfinales/cerrolargo.html>

<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/painel/painel.php?codmun=431100>

<http://www.sgm.gub.uy/index.php/informacion-territorial/limites-con-brasil>

<http://sip.parlamento.gub.uy/htmlstat/pl/acuerdos/acue18228.htm>

8. ANEXOS

ANEXO 3 – CARTOGRAFIA

Mapa Nº 1 – Mapa de localização

Mapa Nº 2: Delimitação do polígono de atuação

Mapa Nº 3: Caracterização do polígono de atuação

8. ANEXOS

ANEXO 3 – CARTOGRAFÍA

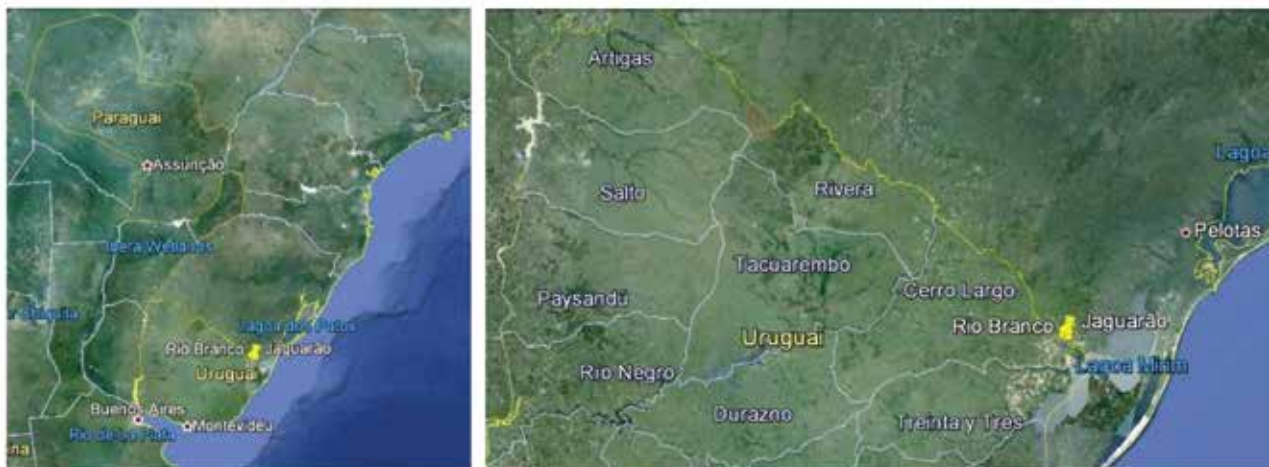
Mapa Nº 1 – Mapa de ubicación

Mapa Nº 2: Mapa de delimitación del polígono de actuación

Mapa Nº 3: Mapa de caracterización del polígono de actuación



Mapa Nº 1 – Mapa de localização Mapa Nº 1 – Mapa de ubicación



Fronteira Rio Grande do Sul/BR – Uruguai, com localização de Jaguarão e Rio Branco



Localização da Ponte Barão de Mauá e do limite de atuação em Jaguarão e Rio Branco. Fonte: Google Earth, 2012.

Mapa Nº 2: Delimitação do polígono de atuação

Mapa Nº 2: Mapa de delimitación del polígono de actuación

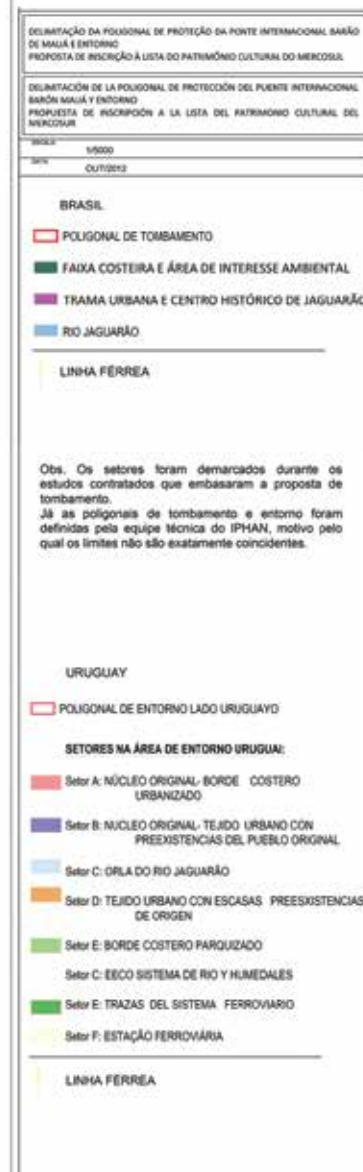




Mapa Nº 3: Caracterização do polígono de atuação

Mapa Nº 3: Mapa de caracterización del polígono de actuación







COMISSÃO DE PATRIMÔNIO CULTURAL DO MERCOSUL/
COMISIÓN DE PATRIMONIO CULTURAL DEL MERCOSUR

Países envolvidos



JOSÉ ARTIGAS
UNIÓN DE LOS PUEBLOS LIBRES
BICENTENARIO.UY



Patrimonio Uruguay
COMISIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN

mec
MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA



Ministério das
Relações Exteriores

Ministério da
Cultura



Publicação auspiciada pelo Iphan/Ministério da Cultura (Brasil)



COMISSÃO DE PATRIMÔNIO CULTURAL DO MERCOSUL/
COMISIÓN DE PATRIMONIO CULTURAL DEL MERCOSUR

Países envolvidos



JOSÉ ARTIGAS
UNIÓN DE LOS PUEBLOS LIBRES
BICENTENARIO.UY



Patrimonio Uruguay
COMISIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN



Ministério das
Relações Exteriores

Ministério da
Cultura



Publicação auspiciada pelo Iphan/Ministério da Cultura (Brasil)