

NEGOCIAÇÕES DA HIDROVIA URUGUAI-BRASIL: UM PROCESSO EM ANDAMENTO

BRUNO HAMMES DE CARVALHO¹; SILVANA SCHIMANSKI²

¹ Universidade Federal de Pelotas (UFPEL) – bhdcarvalho@gmail.com

² Universidade Federal de Pelotas (UFPEL) – silvana.schimanski@ufpel.edu.br

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho tem o objetivo de expor os principais marcos advindos dos esforços entre Brasil e Uruguai, com vistas a impulsionar o desenvolvimento regional por meio da navegação fluvial na Lagoa Mirim. A Lagoa Mirim destaca-se por sua natureza binacional: 53% de suas águas ficam em território uruguaio e 47% em território brasileiro. Sua importância estratégica para os dois países - cinco departamentos uruguaios e vinte e um municípios brasileiros - é consequência dos múltiplos usos dos recursos hídricos, como o abastecimento humano, irrigação agrícola, entre outros. (ALM, 2022).

Desde a década de 1960 Brasil e Uruguai formalizaram uma estrutura institucional para o diálogo em torno da promoção do desenvolvimento da região. Trata-se da Comissão Mista Brasileiro-Uruguaia para o Desenvolvimento da Lagoa Mirim (CLM) (CLM, 2022). Tais diálogos já resultaram inúmeros projetos que contribuem tanto para o desenvolvimento regional, quanto para o fortalecimento das relações bilaterais. Destaca-se a barragem do Canal de São Gonçalo, que impede que águas salinas oriundas do mar, avancem para as águas doces da Lagoa Mirim; e, recentemente, um Projeto junto à Organização das Nações Unidas para a alimentação e Agricultura (FAO), com recursos do Fundo Global para o Meio Ambiente para promoção o uso sustentável e eficiente da água (FAO, 2021).

A hidrovia é resultado do Acordo entre o Brasil e o Uruguai sobre o Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil, firmado em Santana do Livramento, em 30 de julho de 2010 e que entrou em vigor em 2015, visando viabilizar a navegação internacional de embarcações comerciais e de passageiros dos dois países (BRASIL, 2015). O Acordo objetiva promover o desenvolvimento econômico da região pelas novas rotas comerciais ao mesmo tempo que suscita uma integração regional mais forte entre os dois países (AHSUL, 2014). Nesse contexto, foi estabelecida uma Secretaria Técnica para a Hidrovia Uruguai-Brasil (com a participação de representantes de diferentes instituições dos dois países) com o objetivo de conduzir o desenvolvimento da hidrovia e a direcionar a efetiva implementação do Acordo (BRASIL, 2015).

A pergunta norteadora da pesquisa é: quais os principais marcos advindos das negociações entre as delegações na Secretaria Técnica para a hidrovia UY-BRA? Tomando como referência a análise de conteúdo das fontes primárias e secundárias, é possível inferir que o projeto tem progredido e se encontra em vias de obter as licenças necessárias para início das obras. Destaca-se que na XVª reunião (2021), circulou a informação de que o Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF) aprovou cooperação técnica para contratação de estudos de viabilidade e acompanhará o processo de licitação para a concessão (CAF, 2022). Considerando a importância das águas para a sociedade local, é possível afirmar que este é um dos mais importantes momentos desse processo.

2. METODOLOGIA

Este trabalho foi desenvolvido, de maneira exploratória, pela abordagem qualitativa e técnica de análise de conteúdo, a partir da consulta a fontes primárias (documentos) e secundárias (bibliografia e outras publicações disponíveis sobre o tema). Dessa forma, o presente trabalho analisa as atas resultantes das reuniões da Secretaria Técnica, realizadas entre 2010 e 2021, observando os principais marcos oriundos da atuação dos dois Estados na instituição e o atual status das negociações.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

As atas analisadas correspondem às quinze reuniões da Secretaria Técnica no intervalo temporal de 2010 à 2021, tendo essas reuniões ocorrido tanto presencialmente no Brasil e no Uruguai, quanto virtualmente. Elas foram realizadas com intuito de debater temas como questões ambientais, regulamentação de navegação, levantamentos batimétricos, entre outros assuntos pertinentes ao desenvolvimento da hidrovía. Os trabalhos foram divididos por grupos técnicos que, por meio das reuniões entre as delegações, compartilham seus avanços.

À vista disso, em um primeiro momento é possível observar uma atuação ativa e prolífica entre as delegações no órgão. O primeiro marco é identificado na ata da primeira reunião da Secretaria, em que é evidenciado a elaboração de um Plano de Trabalho e a complementação do marco jurídico da hidrovía (CLM, 2011). Nos primeiros dois anos de atuação da Secretaria houve quatro reuniões, tendo sido documentados os primeiros estágios da delimitação do Ponto Quilométrico Zero (CLM, 2012) da hidrovía, como também da constituição de um Plano de Navegação (CLM, 2011). Ainda, como forma de agilizar a elaboração de normas, regimes e coletas de dados a Secretaria constituiu Grupos de Trabalho (GTs). Os grupos são específicos para determinada tarefa e/ou setor para otimização da atuação, tendo como membros indivíduos dos dois países com *expertise* no tópico particular de cada grupo. A partir da atuação dos GTs, a Secretaria tem acesso a um banco de dados que auxilia em (re)elaborar o plano executivo da hidrovía com maior embasamento técnico.

Apesar de os documentos difundirem uma atuação célere e energética das delegações, há morosidade. O ritmo mais lento é oriundo das autoridades brasileiras que compõem os grupos técnicos. Além de impactar negativamente o andamento do projeto com atrasos, suas decisões e ações fizeram com que a percepção da delegação uruguaia fosse abalada como visto pela exposição de seus descontentamentos nas reuniões, como documentado nas atas da Xª (CLM, 2015) e XIIIª (CLM, 2019), e em veículos de imprensa (KLUG, 2021). As atas revelam intencionalidades, porém essas intenções não se revelam na concretude dos fatos.

A exemplificação deste panorama pode ser vista na situação das obras do projeto portuário e de dragagem do Rio Tacuarí no Uruguai. Durante a VIª reunião da Secretaria, realizada em 2013 na cidade do Rio de Janeiro, a delegação uruguaia comunicou à delegação brasileira que as licenças legais para a realização da dragagem do Tacuarí haviam sido obtidas, e que a empresa encarregada de sua dragagem aguardava apenas o início da dragagem dos canais do Sangradouro e do São Gonçalo, de responsabilidade brasileira, para iniciar no Tacuarí.

A delegação brasileira por sua vez alegava que licenças e editais necessitavam ser confeccionados e que os órgãos responsáveis já estavam a par da urgência da emissão. Contudo as previsões do início da dragagem eram alteradas a cada reunião. Na XIVª reunião, realizada em 2020, a delegação brasileira informou

que em razão da transferência das verbas federais aprovadas para a dragagem, seria necessário emissão de novas licenças junto ao IBAMA para ser elaborado novo processo licitatório. Ainda, demonstrando modesto comprometimento, a delegação brasileira sugeriu a retomada da proposição acerca da divisão no custo da dragagem, de R\$24 milhões, para resolução da situação, incutindo um ônus financeiro para o Uruguai de um trecho sob responsabilidade brasileira.

O quadro de morosidade foi alterado a partir do encontro entre os presidentes Lacalle, do Uruguai, e Bolsonaro, do Brasil, em fevereiro de 2021, em Brasília (CLM, 2021). Um novo processo de obtenção de licenças e realização de estudos de viabilidade para obras de infraestrutura da hidrovia teve início. Ademais, se tornou propensa a opção por financiamento privado para a constituição da hidrovia, como observado por meio da qualificação do projeto no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) (BRASIL, 2021).

O estudo de viabilidade técnico-econômica e ambiental da hidrovia foi realizado, de maneira voluntária, pela empresa DTA Engenharia Portuária e Ambiental, que também assinou uma "Proposta de Manifestação de Interesse" (PMI) para de imediato indicar interesse na licitação da hidrovia (CLM, 2021). O documento foi entregue em 12 de abril de 2022, na embaixada uruguaia em Brasília, com a presença de figuras políticas uruguaias, como embaixador Guillermo Valles, e brasileiras, como o Senador Carlos Heinze (PP/RS), um dos principais articuladores do projeto no Congresso, e o Ministro da Infraestrutura Marcelo Sampaio. O estudo prevê a viabilidade da constituição da primeira hidrovia pedagiada do Brasil, com concessão de 25 anos, passível de ser renovada por mais 5 anos, de gestão integralmente privada ou mista, isto é, com participação estatal na administração (BRASIL, 2022).

As etapas seguintes para o desenvolvimento da hidrovia são a aprovação pela Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (ANTAQ) e pelo Ministério da Infraestrutura. Ainda, o projeto tem disponibilizado à si US\$285.000 mil por meio do Banco de Desenvolvimento da América Latina (CAF), sendo essa verba disponibilizada com o objetivo de contribuir às atividades de desenvolvimento regional transfronteiriço, simultaneamente podendo ser utilizada para ampliar estudos acerca da concessão (CAF, 2022).

4. CONCLUSÕES

Este trabalho explora os principais avanços das negociações entre Brasil e Uruguai, no âmbito da Secretaria Técnica para a Hidrovia Uruguai-Brasil, ambiente institucional que propicia as trocas de informações para a implementação do Acordo entre o Brasil e o Uruguai sobre o Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil. A pesquisa inova ao trazer para o Bacharelado em Relações Internacionais da UFPel, a possibilidade de pesquisas acadêmicas acerca de temáticas com fortes vínculos com a sociedade. Ademais, merece destaque o papel da Agência do Desenvolvimento da Lagoa Mirim (ALM), instituição vinculada à UFPel, como importante protagonista nesse processo, em defesa do desenvolvimento sustentável da região.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA LAGOA MIRIM - ALM. **Bacia Hidrográfica da Lagoa Mirim**. Acessado em 18 de jul de 2022. Online. Disponível em: https://wp.ufpel.edu.br/alm/?page_id=2103

ADMINISTRADORA DAS HIDROVIAS DO SUL - AHSUL. **Estudo de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental – EVTEA da Hidrovia Brasil Uruguai**, Folheto, Brasília, DF, nov. 2014.

BRASIL. **Decreto Nº 8.548, de 23 de outubro de 2015**. Promulga o Acordo entre a República Federativa do Brasil e a República Oriental do Uruguai sobre Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil (Hidrovia Uruguai-Brasil). Brasília: Presidência da República, 2015. Acessado em 01 jun. 2022. Online. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/decreto/d8548.htm

BRASIL. Ministério da Economia. **Conselho do PPI qualifica 18 novos projetos com mais de R\$31 bilhões em investimentos estimados**. Brasília: Ministério da Economia, 21 fev. 2022. Acessado em 10 jul. 2022. Online. Disponível em: <https://www.gov.br/economia/pt-br/orgaos/seppi/noticias-1/conselho-do-ppi-qualifica-18-novos-projetos-com-mais-de-r-31-bilhoes-em-investimentos-estimados>

BRASIL. Ministério da Economia. **PPI participa de entrega de estudos para a concessão da hidrovia da Lagoa Mirim na embaixada do Uruguai**. Brasília: Ministério da Economia, 18 abr. 2022. Acessado em 01 jul. 2022. Online. Disponível em: <https://www.gov.br/economia/pt-br/orgaos/seppi/noticias-1/ppi-participa-de-entrega-d-e-estudos-para-a-concessao-da-hidrovia-da-lagoa-mirim-na-embaixada-do-uruguai>

CAF-BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA. **CAF apoyará la concesión de la hidrovia Brasil - Uruguay y el desarrollo fronterizo en la región**. 10 mar. 2022. Actualidad: Noticias. Acessado em 29 jun. 2022. Online. Disponível em: <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2022/03/caf-apoyara-la-concesion-de-la-hidrovia-brasil-uruguay-y-el-desarrollo-fronterizo-en-la-region/>

COMISIÓN MIXTA URUGUAYO-BRASILEÑA PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DE LA LAGUNA MERÍN - CLM. **Actas de las reuniones de la Secretaría Técnica de la Hidrovia Uruguay-Brasil**. Acta I (2011), II (2011), III (2012), IV (2012), V (2013), VI (2013), VII (2014), VIII (2014), IX (2015), X (2015), XI (2016), XII (2018), XIII (2019), XIV (2020), XV (2021).

COMISIÓN MIXTA URUGUAYO-BRASILEÑA PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DE LA LAGUNA MERÍN - CLM. **Reseña histórica**. Acessado em 18 de jul de 2022. Online. Disponível em: <https://www.clm.org.uy/resena-historica/>

KLUG, Aline. **Barragem Eclusa recebe visita de comitiva uruguaia**. Diário Popular, Pelotas, 10 nov. 2021. Negociações. Acessado em 01 de ago. 2022. Online. Disponível em: <https://www.diariopopular.com.br/geral/barragem-eclusa-recebe-visita-de-comitiva-uruguaia-166059/>

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA ALIMENTAÇÃO E AGRICULTURA - FAO BRASIL. **Projeto entre Brasil e Uruguai na Lagoa Mirim beneficiará quase um milhão de pessoas**. Notícias, 01 Set de 2021. Online. Disponível em: <http://www.fao.org/brasil/noticias/detail-events/pt/c/1437477/>