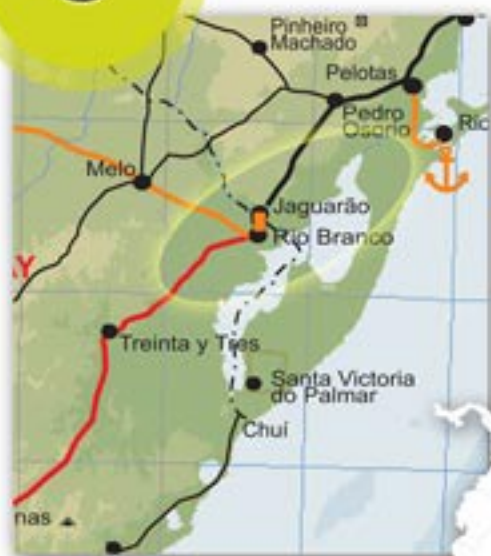


Construção da Ponte Internacional Jaguarão - Río Branco

3



Eixo de Integração
MERCOSUL-Chile

Grupo 2
Porto Alegre - Limite Argentina /
Uruguai - Buenos Aires

Países
Brasil - Uruguai

Tipo de projeto
- Transporte/Ponte

Situação atual
- Pré-execução

Investimento total estimado
US\$ 35,0 milhões

Fontes de financiamento
Pública
- Tesouro Nacional (Brasil e Uruguai)

O novo acordo assinado entre o Brasil e o Uruguai (26/02/2007) estabelece que os custos de investimento relativos à construção da ponte, seus acessos e obras complementares, assim como a recuperação da ponte Barão de Mauá, serão distribuídos entre as partes.

Modalidade
- Pública

Conclusão prevista
- Segundo semestre de 2012

Órgão executor
- Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte do Brasil
- Comissão Mista Brasileiro-Uruguiaia de Licitação
- Ministério de Transportes e Obras Públicas do Uruguai

Coordenador Nacional: Afonso Oliveira de Almeida (Brasil) / Tel: (5561) 2020- 4080 / afonso.almeida@planejamento.gov.br
Pablo Genta (Uruguay) / Tel: (5982) 915-8333 int. 1086 / pgenta@mtop.gub.uy

Gerente do Projeto: María Lúcia Barillo (Brasil) / Tel: (5561) 2029-7766 / lucia.barillo@transportes.gov.br
Susana García (Uruguay) / Tel: (5982) 916-2605 / sgarcia@dnv.gub.uy

Responsável CCT (FONPLATA): Sebastián Abbatemarco / Tel: (5913) 336-6611 / sabbatemarco@fonplata.org

Objetivo

Melhorar o tráfego rodoviário do transporte internacional de cargas e passageiros; complementar a conexão viária, permitindo uma integração mais intensa das potencialidades econômico-comerciais e da permeabilidade sociocultural com os países vizinhos; desviar o trânsito da rodovia Chuí-Chuy para preservar a Reserva Ecológica do Taim e aliviar o trânsito no trecho Pelotas-Rio Grande (BR-392/RS); preservar a rodovia do Litoral para o trânsito leve e de turistas; e diminuir a distância no trajeto Montevideu-Porto Alegre em 53 km.

Solução proposta

Construir uma segunda ponte rodoviária sobre o rio Jaguarão nas proximidades das cidades de Jaguarão (Brasil) e Ríó Branco (Uruguai), incluindo a infraestrutura complementar e seus respectivos acessos (BR-116/RS e Rodovia 26); e restaurar a Ponte Internacional Barão de Mauá sobre o rio Jaguarão entre as cidades de Jaguarão e Ríó Branco, – que tem 276 m de extensão e está em operação desde 1930 – preservando seu caráter de monumento histórico, de valioso patrimônio arquitetônico em comum do Brasil e do Uruguai.

Fase – 07/06/2010

Por se tratar de um projeto de poucos atrativos para ser construído e explorado sob um regime de concessão, sem garantia de trânsito mínimo, os governos do Brasil e do Uruguai deram prioridade à construção da segunda ponte em regime de obra pública e acordaram restaurar a Barão de Mauá. Assim, no dia 26 de fevereiro de 2007 foram assinados dois novos acordos: um para a construção da segunda ponte, substituindo o instrumento assinado em 21 de novembro de 2004, e outro de intercâmbio de notas que deu origem ao Grupo Técnico Executivo para acompanhar os trabalhos de recuperação da Barão de Mauá.

A Comissão Mista Brasileiro-Uruguia foi criada em 14 de abril de 2004 e seus membros se reuniram em cinco ocasiões (maio de 2004; setembro de 2004, janeiro de 2006, agosto de 2007 e dezembro de 2009).

A nova ponte internacional terá aproximadamente 700 m de extensão. Sua estrutura poderá ser em balanços sucessivos ou pênsil. No complexo fronteiro haverá áreas de estacionamento, vias de retorno e edificações para apoiar os órgãos nacionais responsáveis pelo controle, como a Polícia Federal, a Alfândega e a Vigilância Sanitária, etc.

Mediante um processo de licitação, em 5 de outubro de 2009 foi contratada a empresa *ENECON Engenheiros e Economistas Consultores S/A* para a elaboração do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica, Ambiental (EVTEA) e do projeto de engenharia para a construção da segunda ponte internacional sobre o rio Jaguarão com um custo de R\$ 1,4 milhão.

Quando o EVTEA, atualmente em preparação pela empresa consultora, for aprovado pelo DNIT, será traduzido para o espanhol a fim de ser apresentado ao Uruguai para análise e submetido à aprovação final pela Comissão Mista. A Comissão Mista propôs realizar a próxima reunião em 22 de julho de 2010 na cidade de Montevidéu, para analisar e aprovar o conteúdo desse estudo.

O Projeto Básico deverá estar concluído em novembro de 2010, e o Projeto Executivo em janeiro de 2011.

O Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental (EIA/Rima) está sendo elaborado pela empresa *Progaia Engenharia e Meio Ambiente* com um custo de R\$ 1,2 milhão e foi iniciado em abril de 2010.

Quanto à recuperação da ponte Barão de Mauá, em 26 de setembro de 2009 o DNIT declarou vencedor da licitação para a elaboração do Projeto Básico e Executivo o consórcio constituído pelas empresas *Azambuja Engenharia e Geotecnia Ltda. (estrutura)* e *Patrimonium Arquitetura e Restauro Ltda. (recuperação)*, com um custo de R\$ 664 mil. Os trabalhos começaram em novembro de 2009.

O montante de investimento total do projeto é indicativo e será ajustado na próxima reunião da Comissão Técnica Mista.