

XII Congreso Latinoamericano de Ciencia Política
América Latina como actor en la reconfiguración geopolítica global

**INTEGRAÇÃO REGIONAL: DESAFIOS DAS NEGOCIAÇÕES BILATERAIS
PARA O ESTABELECIMENTO DA HIDROVIA URUGUAI-BRASIL**

Eixo Temático 14. Política Externa, Globalização e Relações Internacionais
Painel 10 – Regionalismo e Política Exterior

Bruno Hammes de Carvalho
Mestrando na Universidade Federal de Pelotas

Profa. Dra. Silvana Schimanski
Docente e Pesquisadora da Universidade Federal de Pelotas

(Esta é uma versão preliminar, para discussão, de uma pesquisa em andamento.)

18 de julho de 2024

Lisboa, Portugal

Resumo

O objetivo geral desta pesquisa é analisar os desafios para o estabelecimento do projeto de infraestrutura de navegação fluvial entre Uruguai e Brasil, por meio das águas da Lagoa Mirim. A Lagoa Mirim é uma lagoa de águas doces de natureza binacional, cujo recorte territorial faz com que 53% de suas águas estejam em território uruguaio e 47% em território brasileiro. Desde a década de 1960 Brasil e Uruguai institucionalizaram mecanismos bilaterais que orientam as políticas dos países em torno do projeto. Ainda assim, apenas no ano de 2010 foi firmado o Acordo entre o Brasil e o Uruguai sobre o Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil, estabelecendo a criação de uma Secretaria Técnica composta por órgãos técnicos de nível doméstico de ambos os países, com vistas a viabilizar o funcionamento da hidrovia. A partir da abordagem qualitativa, baseada em fontes primárias e secundárias, com finalidade analítico-descritiva, parte-se do pressuposto apresentado por Robert Putnan (2010) em seu modelo dos jogos de dois níveis. No nível internacional (nível 1), as contrapartes estrangeiras buscam acordos que dependem de processos decisórios no nível doméstico (nível 2) para endossar ou implementar um acordo formal ou informal. Nesta pesquisa, no nível 1 é analisada a interação entre Brasil e Uruguai nas estruturas institucionalizadas para o desenvolvimento da hidrovia. No nível 2, é analisada a atuação individual de cada Estado na esfera doméstica, considerando a legislação, órgãos e atores domésticos envolvidos nas discussões em prol do projeto da hidrovia. Busca-se comprovar que mesmo com objetivos e intenções alinhadas, a intergovernamentalidade torna o desenvolvimento das negociações um processo mais complexo. Os resultados da pesquisa permitem considerar que os desafios das negociações bilaterais residem, especialmente, no alinhamento das burocracias estatais domésticas.

Palavras-chave: Negociações Internacionais; Hidrovia Uruguai-Brasil; Integração.

Abstract

The general objective of this research is to analyze the challenges for establishing the river navigation infrastructure project between Uruguay and Brazil, through the waters of Lagoa Mirim. Lagoa Mirim is a freshwater lagoon of binational nature, whose territorial division means that 53% of its waters are in Uruguayan territory and 47% in Brazilian territory. Since the 1960s, Brazil and Uruguay have institutionalized bilateral mechanisms that guide the countries' policies around the project. Even so, it was only in 2010 that the Agreement between Brazil and Uruguay on River and Lake Transport on the Uruguay-Brazil Waterway was signed, establishing the creation of a Technical Secretariat composed of technical bodies at the domestic level of both countries, with a view to enabling the operation of the waterway. Using a qualitative approach, based on primary and secondary sources, with analytical-descriptive purposes, we start from the assumption presented by Robert Putnan (2010) in his model of two-level games. At the international level (level 1), foreign counterparties seek agreements that rely on decision-making processes at the domestic level (level 2) to endorse or implement a formal or informal agreement. In this research, at level 1 the interaction between Brazil and Uruguay in the institutionalized structures for the development of the waterway is analyzed. At level 2, the individual performance of each State in the domestic sphere is analyzed, considering the legislation, bodies and domestic actors involved in discussions in favor of the waterway project. The aim is to prove that even with aligned objectives and intentions, intergovernmentality makes the development of negotiations a more complex process. The results of the research allow us to consider

that the challenges of bilateral negotiations reside, especially, in the alignment of domestic state bureaucracies.

Keywords: International Negotiations; Uruguay-Brazil Waterway; Integration.

Introdução

Este trabalho aborda as negociações entre Brasil e Uruguai, para a implementação dos resultados de um Acordo bilateral formalizado em 2010, para a institucionalização do projeto de uma hidrovia que conecte os dois países, no território da Bacia Hidrográfica-Mirim-São Gonçalo.

A abordagem dos dois níveis de Robert Putnam ampara a discussão, uma vez que ambos os países formalizaram seu compromisso em avançar no referido projeto, por meio de um Acordo legalmente vinculativo. Putnam ensina que o nível I refere-se ao nível internacional, o ambiente no qual os governos nacionais buscam maximizar suas próprias habilidades de satisfazer as pressões domésticas, enquanto minimizam as consequências adversas das evoluções externas. Sabe-se que a infraestrutura logística é um imperativo para o desenvolvimento regional e a demanda por melhorias nesse aspecto vêm sendo ampliadas no âmbito regional.

Porém, com o Acordo firmado, sua execução depende de avanços no âmbito de instituição bilateral estabelecida pelo próprio Acordo, para discutir sobre parâmetros técnicos visando a harmonização e padronização. Ou seja, se estabelece a Secretaria Técnica da Hidrovia Uruguai Brasil, a qual reúne instituições do nível II (doméstico) de ambos os países, para harmonizar, padronizar e estabelecer conjuntamente formas para viabilizar o funcionamento da hidrovia.

Esta pesquisa - que ainda está em andamento e cujos resultados preliminares compartilhamos para discussão - revela que, passados mais de vinte anos da formalização do Acordo para o estabelecimento da hidrovia entre os países, apresenta significativos desafios para o alinhamento das instituições domésticas responsáveis pela efetiva implementação do projeto. As complexas negociações envolvem diferentes atores domésticos, que ao longo dos anos, refletem os desafios de manter seu alinhamento ao projeto estatal.

A pesquisa está sendo desenvolvida por meio da abordagem qualitativa, com observação participante e coleta de dados primários e secundários. Este trabalho, primeiro caracteriza o território e a institucionalização das relações bilaterais sobre o

tema, para na sequência, apresentar dados que permitiram traçar nossas considerações preliminares.

A Bacia Hidrográfica Mirim-São Gonçalo

A bacia hidrográfica Mirim-São Gonçalo possui natureza binacional, suas águas estão tanto em território brasileiro quanto uruguaio, e sob regime de águas compartilhadas. A bacia tem uma área de 62.250 km², com 47% (29.250 km²) em território brasileiro e 53% (33.000 km²) em uruguaio (ALM, s.d.a). A constituição da bacia é separada em oito bacias menores com três no Brasil (São Gonçalo; Arroio Grande; Litoral); quatro no Uruguai (Cebollati; Tacuari; Sarandi; São Miguel); e a bacia do Rio Jaguarão, na divisa entre os dois países. Na Figura 1 é possível visualizar a localização da Lagoa Mirim.

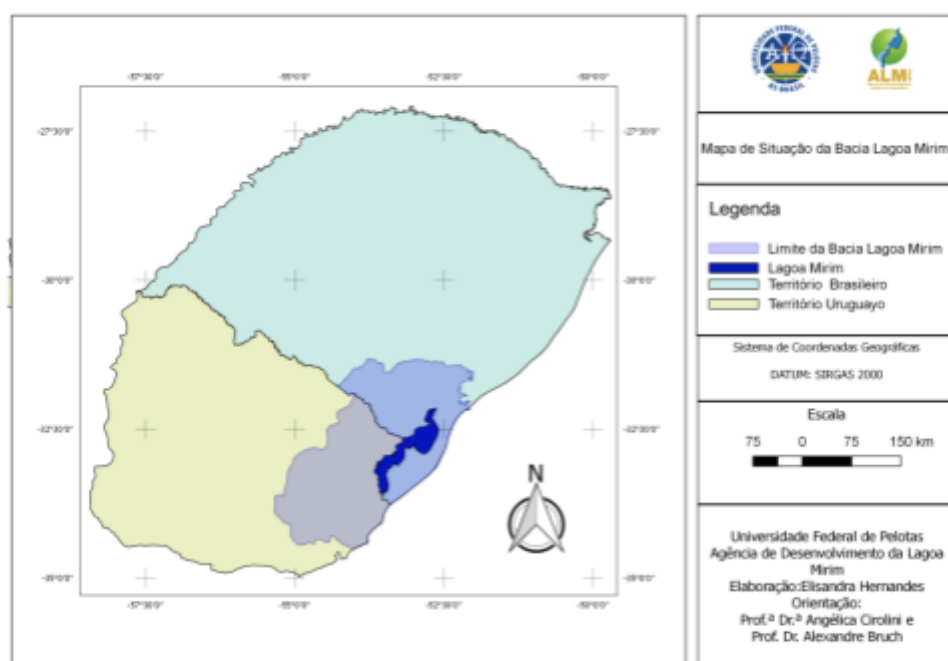


Figura 1- Bacia Hidrográfica da Lagoa Mirim-São Gonçalo abrangendo os territórios do Brasil e do Uruguai.

Fonte: ALM, s.d.a.

No Brasil, a bacia abrange vinte e um municípios e pouco mais de 770 mil habitantes. Destes municípios, doze deles estão 100% inseridos no território da bacia, como Rio Grande e Jaguarão (Fernandes; Collarres; Corteletti, 2021). Já no Uruguai são 428 mil habitantes, em cinco departamentos, que estão inseridos no território da bacia, sendo os departamentos os seguintes: Rocha; Treinta y Tres; Maldonado; Cerro Largo; e Lavalleja. A utilização dos recursos hídricos da bacia são essencialmente para o cultivo agrícola, contudo também servindo para o abastecimento humano dos habitantes em sua área (Fernandes; Collarres; Corteletti, 2021).

Em razão do caráter binacional da bacia, e de sua posição estratégica quanto a utilização de recursos hídricos, Brasil e Uruguai buscam promover a atuação conjunta em prol de um melhor aproveitamento de seus recursos desde a década de 60. Entre 1961 e 1963 ocorreram as primeiras iniciativas para a institucionalização de sua atuação conjunta para lidar com questões de interesse mútuo, formalizadas na Ata de Conversas Uruguai-Brasil (CLM, 1961) e por Notas Reversais (CLM, 1963). Em 1961 decidiu-se pela constituição de uma Comissão Mista para o estudo, entre outras questões, dos problemas relacionados à navegação na Lagoa Mirim e do sistema hídrico. As notas reversais, em 1963, confirmam o compromisso uruguaio quanto à constituição da Comissão Mista, animado com o propósito de estimular as relações econômicas através de medidas para melhorar as condições de navegação e o aproveitamento da Lagoa Mirim.

No ano de 1967, foi aprovado o Regimento da Seção brasileira na Comissão Mista Brasileira-Uruguiaia para o Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Mirim (CLM), que tinha como função cumprir os objetivos internacionais assumidos pelo Brasil advindos das Notas Reversais trocadas entre o país e o Uruguai entre 1963 e 1965 (BRASIL, 1967). Em 1977, foi assinado o Tratado da Bacia da Lagoa Mirim, cujo objetivo foi estabelecer o mecanismo jurídico-institucional para a coordenação de políticas para o desenvolvimento integral da Bacia da Lagoa Mirim. Dessa forma, além de dar continuidade aos projetos em andamento, o Tratado viabilizou o estabelecimento de propósitos principais como objetivos para a atuação das partes, como exposto no Art. 4 (Brasil, 1977a).

Os propósitos são: elevação de aspectos sócio-econômicos dos habitantes da bacia; abastecimento de água; controle das inundações e vazões; elaboração de um sistema de irrigação para o setor agropecuário; energia hidrelétrica, sua produção e transmissão; desenvolvimento dos meios de transporte e comunicação, com ênfase na navegação; desenvolvimento industrial; e projetos específicos de interesse compartilhado. Com a assinatura do Tratado a CLM foi reestruturada e passou a ter um novo regimento, que proporcionou estruturas para sua atuação, vigentes na atualidade.

A CLM é constituída por uma Seção Brasileira e uma Delegação Uruguiaia. A composição da Seção Brasileira conta com delegados dos Ministérios das Relações Exteriores (MRE), do Desenvolvimento Regional (MDR) e do Meio Ambiente (MMA) como também da Agência de Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Mirim (ALM) (ALM, s.d.b). Já na Delegação Uruguiaia, por sua vez, é representada por delegados do

Ministerio de Defensa Nacional, Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Transporte y Obras Públicas e Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente (CLM, s.d). As delegações são a representação dos Estados no órgão, concomitantemente em a CLM ser o intermediário para comunicação entre o governo uruguaio e brasileiro (Brasil, 1994).

O recorte geográfico da Bacia Hidrográfica Mirim São Gonçalo, historicamente, tem estimulado os dois Estados soberanos – Brasil e Uruguai - à diplomacia pautada pela cooperação e amizade. O interesse uruguaio nos temas de navegação e comércio - presentes desde a negociação dos tratados de limites de 1851, que levaria à assinatura do Tratado da Lagoa Mirim, em 1909 - tem demonstrado como a questão tem sido considerada pelos meios pacíficos pelas diplomacias. Moerzinger (2009, p. 11) afirma: *“La revisión de los artículos relacionados con la navegación y el comercio tal como habían quedado acordados en los Tratados de 1851 supuso un tema prioritario en la agenda internacional del Uruguay [...]”*. A solução proposta pelo Tratado de 1909 seria o condomínio das águas, destacada dessa forma pelo autor:

Con el Tratado de la Laguna Merín se registra un caso casi inédito en los anales de la historia diplomática: la concesión territorial sin compensación por parte del Estado que no tenía obligación jurídica para otorgarlo, al tiempo que se conceden mayores ventajas sin solicitar contrapartida. (MOERZINGER, 2009, p. 13-14).

Nesse contexto, é possível afirmar que Brasil e Uruguai possuem relações bilaterais co-constituídas por “[...] vínculos históricos, políticos e humanos entre os dois países [que] permitem elevado grau de confiança mútua [...]” (Brasil, 2023, n.p). Criaram entre si significados intersubjetivos, com potencial para moldar os seus interesses, como é o caso da navegação pelas águas da Lagoa Mirim, que embora represente interesse histórico do Uruguai, passa a ser vista como uma oportunidade para o Brasil. Foram diversas as propostas elaboradas e conduzidas pela CLM durante seus mais de 60 anos de existência. Neste trabalho, o foco recai sobre um dos compromissos firmados em Santana do Livramento, no Brasil, em 30 de julho de 2010: o Acordo entre Brasil e Uruguai sobre o Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil (Brasil, 2015).

O Acordo para Hidrovia Uruguai-Brasil e a Secretaria Técnica da Hidrovia Uruguai-Brasil (ST-HUB)

O Acordo entre Brasil e Uruguai sobre o Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil foi concebido com a premissa de satisfazer a necessidade de transporte e comunicação eficientes entre os dois países e como forma de concretizar o processo de integração regional (CLM, 2010). O Acordo objetiva possibilitar a navegação de passageiros e de embarcações comerciais das duas partes por meio da implementação de uma hidrovia, desenvolvida na bacia hidrográfica da Lagoa Mirim-São Gonçalo, de forma a fomentar o desenvolvimento econômico na região e a integração regional por meio do incremento a navegação comercial e a circulação de turistas como consequência. O texto do Art. 2o. determina o Alcance da hidrovia:

O alcance da Hidrovia abrange o setor brasileiro da Lagoa Mirim e seus afluentes, especialmente o Rio Jaguarão; o Canal de São Gonçalo e seus afluentes; os canais de acesso hidroviário ao Porto de Rio Grande; a Lagoa dos Patos e seus afluentes; o Rio Guaíba e seus afluentes, especialmente os rios Taquari, Jacuí, dos Sinos, Gravataí e Caí, na República Federativa do Brasil; e o setor uruguaio da Lagoa Mirim e seus afluentes, especialmente os rios Jaguarão, Cebollati e Tacuarí, na República Oriental do Uruguai, bem como os portos e terminais reconhecidos por cada Parte. (BRASIL, 2015, n.p)

A Figura 2 apresenta uma representação gráfica, em vermelho, do trajeto da hidrovia:



Figura 2- Trajeto da Hidrovia Uruguai-Brasil.
Fonte: CAF, 2023.

No Art. XII do Acordo, é disposto a criação de Secretaria Técnica responsável para supervisionar o desenvolvimento do projeto da hidrovia, tendo assim sido

constituída a Secretaria Técnica da Hidrovia Uruguai-Brasil (ST-HUB) (Brasil, 2015, n.p):

[...] 1.Com a finalidade de garantir a efetiva aplicação do presente Acordo e a plena operação da Hidrovia, as Partes conformarão uma Secretaria Técnica integrada por funcionários das respectivas autoridades nacionais e das Chancelarias, que funcionará no âmbito da Comissão Mista para o Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Mirim.

2. A Secretaria adotará o seu próprio estatuto de funcionamento e será responsável pela definição de todos os regulamentos necessários para a correta operação da Hidrovia. A Secretaria realizará reuniões periódicas para avaliar, desenvolver e reforçar a cooperação bilateral, assegurar ações coordenadas e planejadas por todos os agentes envolvidos no presente Acordo, e buscar soluções para os problemas de interesse comum, bem como para as controvérsias que possam surgir. Mediante acordo entre seus membros, a Secretaria poderá reunir-se extraordinariamente em circunstâncias especiais.

Sua criação visa proporcionar um instrumento capaz de prover o compasso do projeto. Dentro de suas atribuições, está elaborar todos os regulamentos que estarão vigentes na hidrovia, fomentar a cooperação e a atuação conjunta para atingir os objetivos do Acordo como também ser local para superar controvérsias entre as partes ou obstáculos que possam surgir ao projeto. Ainda, se for necessário qualquer alteração ao Acordo a responsabilidade está imbuída à Secretaria, que a partir de Acordos ou Protocolos Adicionais o poderá realizá-lo.

A composição da Secretaria disposta no Acordo, com base nos Art. IV e XII, cita como responsáveis para desenvolvimento do projeto, e integrantes da Secretaria, o Ministério dos Transportes (atual Ministério da Infraestrutura) e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), pelo lado brasileiro, e o *Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOB)* por meio Dirección Nacional de Hidrografía e a *Dirección General de Transporte Fluvial y Marítimo*, e demais membros das chancelarias que forem considerados pertinentes ao projeto (CLM, s.d). A partir da observação das atas, e de suas listas de presença, é possível constatar os órgãos adicionais envolvidos nas negociações.

Representando a parte brasileira, além dos órgãos já citados, participam os seguintes órgãos: IBAMA, entidade do MMA; embaixada do Brasil em Montevideu e divisões do MRE; a Agência Nacional de Águas e Saneamento Básico (ANA), do MDR; o Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), e o Estado Maior da Armada da Marinha; entidades do governo do Rio Grande do Sul, como FEPAM/SEM e SEINFRA/RS; agentes da ALM; e outras entidades do Ministério da Infraestrutura, como o Departamento Nacional de Transportes (DNIT). Já na delegação uruguaia, são

os mesmos ministérios presentes na composição da CLM, observando também outros atores envolvidos, como por exemplo: a *Prefectura Nacional Naval* e o *Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada* (SOHMA), do *Ministerio de Defensa Nacional*; e a *Dir. Adjunta de Assuntos de Direito Internacional*, a *Direção de Direito Internacional* e a *Dir. de Assuntos Limítrofes do Ministerio de Relaciones Exteriores*.

Com relação ao seu estatuto de funcionamento, como exposto anteriormente ele é desenvolvido pela própria entidade para um funcionamento otimizado, tendo sido elaborado em 2011 e ratificado em 2015, nunca tendo sido alterado (CLM, 2015b). As reuniões são marcadas em comum acordo entre os membros das duas delegações, com objetivo de alinhar ações e expectativas, ao mesmo tempo como ferramenta de supervisão dos avanços realizados. Até o momento do desenvolvimento do presente trabalho, foram realizadas quinze reuniões da Secretaria, sendo elas presenciais, nos dois países, e no formato virtual, e em razão da pandemia de Covid-19.

Metodologia

A presente pesquisa utiliza uma abordagem qualitativa e de finalidade analítica utilizando-se de fontes primárias (documentos) e secundárias (bibliografia e outras publicações disponíveis sobre o tema). A pesquisa documental é uma oportunidade de explorar fontes diversas como pareceres, relatórios, atas, certidões e demais documentos informativos arquivados em instituições (Soriano, 2004). As interpretações feitas com base nos textos e documentos analisados, geram o texto de pesquisa.

As fontes primárias documentais consistem nas atas das reuniões da ST-HUB disponíveis, produzidas no intervalo temporal de 2011 a 2021, como também em documentos ou textos pertinentes ao tema. Como fontes secundárias, temos textos bibliográficos que serviram como base teórica para constituir a lente interpretativa adotada para realizar a análise de conteúdo para a pesquisa. Para Bardin (2011), a análise de conteúdo envolve:

[...] um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção (variáveis inferidas) dessas mensagens (Bardin, 2011, p. 48).

Para isso, é adotada a noção de jogos de dois níveis de Putnan (2010). Para o autor, existem três determinantes para o tamanho do conjunto de vitórias em uma negociação, isto é, das possíveis alternativas aceitáveis pelas partes envolvidas em uma negociação internacional. São elas: as preferências e coalizões do nível II; as instituições políticas do nível II; e as estratégias dos negociadores do nível I. A partir desses três, os conjuntos de vitórias podem ser alterados, tanto para mais, favorecendo desfechos positivos, quanto para menos, dificultando acordos nas negociações.

A partir dessas noções, a pesquisa analisou as atas e as interações nelas descritas, em busca de identificar os desafios que impactam o desenvolvimento da implementação do projeto da hidrovia. A seção seguinte apresenta os dados e análises feitas a partir do exposto nessa seção.

Resultados e discussões

Reconhecendo que a política doméstica e a política internacional estão sempre entrelaçadas de alguma forma, a abordagem de dois níveis reconhece que os tomadores de decisão lutam para conciliar, simultaneamente, os imperativos domésticos e internacionais. Nesse sentido, no nível I, destaca-se que Brasil e Uruguai, ao longo dos anos, reconhecem o imperativo da cooperação em suas relações no território analisado. Sua institucionalização, bem como, os avanços para a formalização do Acordo entre Brasil e Uruguai sobre o Transporte Fluvial e Lacustre na Hidrovia Uruguai-Brasil, instrumento jurídico legalmente vinculativo entre as partes, estabelece o compromisso das partes quanto ao tema.

O Acordo, entretanto, reconhece que são necessários alinhamentos e harmonização entre instituições da esfera doméstica, em ambos os países, para a efetiva implementação do acordo. Nesse sentido, a Secretaria Técnica (ST-HUB), representa o foro das discussões entre as instituições do nível II. As reuniões no órgão são agendadas em comum acordo entre os membros das duas delegações, com objetivo de alinhar ações e expectativas, bem como uma ferramenta de supervisão dos avanços realizados. O Quadro 1 apresenta as datas e locais, consolidando as principais pautas das reuniões ao longo dos anos.

Quadro 1: Reuniões realizadas pela Secretaria Técnica para Hidrovia Uruguai-Brasil

Data	Nº	Local	Principais pautas
07-08/07/2011	I	Montevideu - URU	Tramitação nos parlamentos sobre o Acordo; obras necessárias para hidrovias; terminais hidroviários; complemento do marco jurídico da hidrovias e elaboração de um plano de trabalho para ST
20/10/2011	II	Brasília - BRA	Estatuto da ST; tramitação do Acordo; informações acerca das obras dos terminais; elaboração de cronogramas para produção de documentos técnicos
08/03/2012	III	Montevideu - URU	Tramitação do Acordo; Ponto Quilométrico (PK) Zero; pesquisa dos canais navegáveis da Lagoa Mirim; rascunhos das regulamentações técnicas.
02 - 03/08/2012	IV	Rio de Janeiro - BRA	Tramitação do Acordo; Estudo ambiental para liberar as dragagens no Brasil; EVTEA; criação do GT Cartográfico; PK Zero; Regulamentos de Navegação.
12 - 13/03/2013	V	Montevideu - URU	Tramitação do Acordo; avanço do estudo ambiental para dragagem brasileira; EVTEA; dragagem no lado uruguaio; GT Cartográfico; PK Zero; Regulamentos de Navegação; Cronograma de obras.
15 - 16/08/2012	VI	Rio de Janeiro - BRA	Tramitação do Acordo; requisitos para dragagem brasileira; EVTEA; GT Cartográfico; GT Regulamentos de Navegação; PK Zero.
02 a 06/07/2014	VII	Montevideu - URU	Tramitação do Acordo; ratificação das resoluções adotadas pela ST-HUB; licença ambiental para dragagem brasileira; EVTEA; situação da dragagem uruguaia; GT Cartográfico; GT Regulamentos de Navegação; frota para suprir a hidrovias; resoluções do Grupo de Trabalho de Alto Nível (GAN).
30 - 31/10/2014	VIII	Rio de Janeiro - BRA	Tramitação do Acordo; dragagem brasileira; EVTEA; dragagem uruguaia; frota para transporte na Hidrovias; GT Cartografia; GT Regulamentos de Navegação; delimitações da Hidrovias.
30 - 31/07/2015	IX	Montevideu - URU	Tramitação do Acordo; dragagem brasileira; EVTEA; dragagem e projetos portuários uruguaio; frota para transporte na Hidrovias; GT Cartográfico; GT Meio Ambiente; delimitação da Hidrovias.
04/12/2015	X	Rio de Janeiro - BRA	Promulgação do Acordo; formalização da ST e suas decisões; dragagem brasileira; dragagem e projetos portuários uruguaio; frota para transporte na Hidrovias; definição de quilometragem da Hidrovias; GT Cartográfico; GT Regulamentos de Navegação; GT Meio Ambiente.

11/11/2016	XI	Montevideu - URU		Dragagem brasileira; dragagem e projetos portuários uruguaios; definição da quilometragem da Hidrovia; divulgação da Hidrovia; criação de fórum para setor privado discutir a operatividade da Hidrovia; GT Cartográfico; GT Meio Ambiente.
03 a 05/12/2018	XII	Niterói - BRA		GT Cartográfico; GT Regulamentos de Navegação; GT Meio Ambiente; dragagem brasileira; dragagem uruguaia; participação do setor privado na discussão da operacionalidade da Hidrovia.
22 - 23/07/2019	XIII	Montevideu - URU		GT Cartográfico; GT Reglamentos de Navegação; GT Meio Ambiente; dragagem brasileira; dragagem uruguaia; canal para compartilhamento de dados e informações de interesse para ST-HUB.
04/11/2020	XIV	Online (pela Covid-19)	pandemia	GT Cartográfico; GT Regulamentos de Navegação; levantamento batimétrico da Lagoa Mirim; projetos de infraestrutura para Hidrovia.
05/10/2021	XV	Online (pela Covid-19)	pandemia	GT Regulamentos de Navegação; GT Cartográfico; GT Meio Ambiente; levantamentos batimétricos; obras de infraestrutura para Hidrovia.

Fonte: Elaborado pelos autores, a partir das atas da ST-HUB.

Para Putnan (2010), o desfecho de uma negociação é baseado no conjunto de vitórias de cada ator, isto é, nos resultados aceitáveis de cada. Quanto maior for cada conjunto, maiores as chances de um desfecho positivo em razão de uma maior probabilidade dos conjuntos se sobreporem. Quando os conjuntos são mais restritos, maiores as chances de um desfecho negativo, pois menores são os cenários em que os Estados conseguem sobreporem seus desfechos preferidos.

O primeiro aspecto a ser tratado como determinante para a expansão ou diminuição do conjunto de vitórias é as preferências e coalizões do nível II. Essa noção trata das interações entre os grupos domésticos no nível II, de suas forças em influenciar acordos e não acordos. Em outros termos, aborda o interesse dos grupos domésticos em ratificar ou não os acordos definidos no nível I. Os acordos internacionais dependem das forças relativas dos grupos "isolacionistas", aqueles que são contrários à cooperação internacional, e dos grupos "internacionalistas", que favorecem a realização de acordos internacionais (Putnan, 2010).

Ademais, conflitos heterogêneos aprofundam as dificuldades de atuação do negociador do nível I. As divisões entre os grupos domésticos minam possíveis

resultados que os negociadores poderiam adotar para acordos, como também as ferramentas de barganha que poderiam utilizar (Putnan, 2010). Com base nessas noções, e a partir da análise das atas, é possível inferir que os interesses entre os grupos do nível II do Uruguai e do Brasil, bem como suas atuações, não são semelhantes, promovendo desafios para o prosseguimento dos acordos.

Dentro das reuniões da ST, é possível identificar o alinhamento da representação uruguaia em dois eixos: infraestrutura e meio ambiente. A grande ênfase no âmbito ambiental do projeto pela parte uruguaia é posto em razão de que o andamento do projeto, bem como das obras de infraestrutura (dragagem e terminais portuários), está atrelado aos aspectos ambientais da bacia hidrográfica e seus recursos hídricos. Isto significa que é essencial o desenvolvimento de estudos ambientais para conhecimento dos impactos à fauna e à bacia, assim como das formas de minimizar tais impactos. Contudo, esse tema não tem recebido atenção homogênea de todas as partes na Secretaria Técnica, retardando seus avanços, como apresentado na seguinte fala da delegação uruguaia:

A Delegação Uruguaia propôs a Delegação Brasileira que, a fim de poder avançar efetivamente neste importante tema, promovesse a possibilidade de agendar uma reunião do Grupo de Proteção ao Meio Ambiente no Brasil, em um prazo de 90 dias para continuar as discussões deste grupo (CLM, 2016, p. 4, tradução livre).

No que toca ao Brasil, os interesses diferem-se dos uruguaiois, fazendo com que os tópicos de discussão nas reuniões da Secretaria Técnica que obtêm importância para representação brasileira sejam outros. Ao contrário de sua contraparte, os negociadores brasileiros trabalham em primeiro plano com foco na ampla divulgação e midiaticização do projeto da hidrovía. Um exemplo é visto na ata da Xª reunião, quando a seção brasileira comunica que "Sugeriu a realização de seminários binacionais de divulgação da Hidrovía após o lançamento da licitação da dragagem do canal de Sangradouro e do canal de acesso ao Porto de Santa Vitória do Palmar." (CLM, 2015b, p. 2).

Isso pode ser consequência da existência de uma resistência dos grupos domésticos, ou até mesmo das instituições políticas, em aprofundar-se em um projeto sobre o qual ainda não há clareza quanto aos seus interesses. Dessa forma, a atuação para ampliar conhecimento sobre os potenciais da hidrovía, de seu processo de desenvolvimento e de seus possíveis desdobramentos sócio-econômicos seria uma forma de alterar essa percepção e alinhar expectativas desses setores. Por meio da

negociação internacional, é possível obter opções políticas que tragam benefícios domésticos que estavam aquém da atuação da esfera política interna, fazendo com que essa pressão externa altere os interesses domésticos e favoreça a ratificação dos acordos internacionais (Putnan, 2010).

Quando se trata das instituições de nível II, as responsáveis pelos procedimentos de ratificação dos acordos, sua composição e estruturas impactam diretamente nos produtos e processos das negociações. Instituições mais coesas, com atores políticos alinhados, auxiliam os negociadores do nível I ao promover maior alcance de possíveis conjuntos de vitórias. Ademais, instituições que estejam alinhadas aos interesses dos grupos domésticos fortalecem ainda mais a atuação do negociador do nível I.

Isso é possível de ser observado na atuação uruguaia na ST-HUB, tendo como primeiro exemplo o próprio processo de ratificação do Acordo. O Acordo para Hidrovia foi assinado pelos Estados em 30 de julho 2010 (CLM, 2010), como apresentado anteriormente, tendo sua promulgação realizada em 23 de setembro de 2011 pelo governo uruguaio (CLM, 2011b). Em um intervalo de aproximadamente um ano, a delegação uruguaia já conseguia apresentar perante os demais na IIª reunião da ST-HUB, em 20 de outubro de 2011, o aceite jurídico dos aspectos acordados e um maior compromisso de sua atuação daquele momento em diante na instituição. No Brasil, entretanto, o processo legislativo para sua ratificação foi mais moroso, ocorrendo apenas em 23 de outubro de 2015 (Brasil, 2015).

Outro exemplo do interesse e empenho institucional do Uruguai em implementar a hidrovia é observado na gestão das concessões para as obras. Na IVª reunião do órgão, logo no início das negociações, foi decidido que os investimentos para a dragagem e construção de terminais portuários no Rio Cebollatí e Tacuarí, no lado uruguaio, seriam feitos por agentes privados. A delegação uruguaia sinalizou que as empresas responsáveis por estes projetos seriam, no Cebollatí, a empresa TIMONSUR, enquanto seria a empresa FADISOL no Tacuarí (CLM, 2012). Em razão de aspectos não explicitados pela delegação uruguaia, foi apresentado na VIIIª reunião que a empresa TIMONSUR havia solicitado a prorrogação do prazo para início das obras de dragagem no Rio Cebollatí. Os agentes políticos uruguaios informaram a Secretaria que o prazo não seria estendido, além disso, comunicaram que não sendo iniciadas as obras a concessão a empresa seria retirada (CLM, 2014b). Na reunião seguinte, foi informado que não houve avanço nas obras, consequentemente um novo parceiro estava sendo procurado para assumir esse compromisso (CLM, 2015a).

Entretanto, o contrário também é possível. A existência de instituições políticas com interesses e atores dispersos, como também à margem dos desejos dos grupos domésticos, impacta negativamente a composição dos conjuntos de vitória. O caso brasileiro na Secretaria pode ser delineado como um exemplo.

Na contramão do processo uruguaio, a ratificação brasileira do Acordo levou mais de cinco anos, sendo realizada em 23 de outubro de 2015 (CLM, 2015b). A razão da demora seria a necessidade da passagem por diversos órgãos, comissões e votações dentro do congresso brasileiro para aprovação. Esse fato dialoga com o aspecto destacado anteriormente, de que a esfera de nível II no Brasil ainda busca constituir um interesse coeso dos seus grupos domésticos acerca do desenvolvimento da hidrovía Uruguai-Brasil.

Ademais, é possível sublinhar a atuação deficitária dos órgãos inseridos na estrutura institucional do lado brasileiro. Ainda na temática da dragagem, mas nesse caso no lado brasileiro, temos a seguinte declaração da seção brasileira na XIVª reunião:

A respeito da dragagem dos canais do Sangradouro e de São Gonçalo, o representante do DNIT informou que o projeto executivo das obras tinha sido apresentado, com orçamento já pronto, em 2019. Informou, contudo, que o Governo brasileiro modificou sua programação de investimentos, e que parte dos recursos originalmente previstos para a obra foi transferida. Indicou que, para realizar nova licitação, será necessária a renovação do licenciamento ambiental junto ao Ibama. (CLM, 2020, p. 3-4)

É visto que em razão de uma comunicação ineficaz entre os diferentes órgãos do executivo brasileiro, etapas que estavam realizadas terão que ser refeitas. Ainda, é possível observar que mesmo estando apresentado e formalizado, o projeto executivo das obras ainda não havia sido iniciado um ano depois do fato citado, demonstrando atuação e processos insuficientes das instituições em dar prosseguimento às etapas acordadas e já discutidas.

Por fim, o último determinante apresentado é as estratégias dos negociadores do nível I. Esses atores sempre buscam tanto maximizar seus conjuntos de vitória quanto os de seus colegas de negociação, com vistas a atingir a ratificação de seus acordos (Putnan, 2010). Com relação a este terceiro e último determinante, é possível destacar que dentro do analisado é o que mais possibilitou a superação dos desafios e obstáculos no desenrolar das negociações e desenvolvimentos para o projeto da Hidrovía Uruguai-Brasil.

Neste aspecto, destaco a inserção do CAF como um sinal de uma tentativa de compensação paralela que possibilite a ratificação dos acordos feitos na Secretaria para o desenvolvimento da hidrovía pelos negociadores do nível I (Putnan, 2010). Na reunião realizada em 05 de outubro de 2021, diante da discussão acerca das obras de infraestrutura para a hidrovía foi apresentada uma sinalização do *Banco de Desarrollo de América Latina* (CAF) em participar do processo de desenvolvimento da hidrovía (CLM, 2021). Sendo uma instituição financeira internacional que visa promover integração econômica e desenvolvimento social entre os países membros (CAF, 2022a), sendo o caso do Brasil e Uruguai, sua atuação poderia trazer grande auxílio, principalmente *know how* técnico como também verbas para realização das primeiras etapas das obras.

Dessa forma, os negociadores do nível I acordaram permitir a inserção da instituição no processo (CLM, 2021). A partir disso, o CAF tem atuado por meio de disponibilização de verbas e constituição de uma parceria denominada CAF PPI: *Apoyo a la Concesión del Canal São Gonçalo y al Desarrollo Fronterizo en torno a la Laguna Merín (Brasil y Uruguay)* (CAF, 2022b; 2022c). Ainda que o CAF não seja o responsável direto pelo direcionamento e execução do projeto da hidrovía, sua presença e atuação tem sido essencial para a evolução das obras e planejamento futuro. Posto isso, a superação de obstáculos e a atração de apoiadores marginais ao projeto é oriunda da atuação dos negociadores do nível I em uma tentativa de expandir os conjuntos de vitórias de seus Estados.

O único ponto de tensão visualizado na atuação dos negociadores do nível I foi observado externamente à Secretaria. Em uma demonstração de descontentamento com a aparente falta de celeridade da esfera política brasileira, negociadores uruguaios e agentes brasileiros comunicaram à comunidade civil a importância da vontade política para o desenvolvimento do projeto (UFPEL, 2021). Contudo, essa linha de ação pode ser identificada não como uma sinalização de desistência ou pessimismo, mas sim como uma tentativa de promover uma mudança de comportamento dos agentes brasileiros. Como aponta Odell, isso é o processo natural de uma negociação, que o autor entende como (2006, p. 2, tradução livre):

[...] uma sequência de ações em que dois ou mais governos apresentam exigências e propostas um ao outro com o objetivo ostensivo de chegar a um acordo e alterar o comportamento de, pelo menos, uma das partes. Os elementos centrais são as ações dos negociadores oficiais, mas este complexo processo internacional envolve frequentemente outras pessoas. Os

funcionários governamentais também interagem com os seus eleitores, funcionários internacionais e intervenientes não estatais.

Além disso, é possível visualizar que as negociações no nível I, apesar dos obstáculos citados anteriormente, demonstram um comportamento compromissório dos negociadores e dos Estados que representam (Carvalho, 2022).

Com base nos dados analisados e apresentados, é possível inferir que os desafios das negociações bilaterais residem, especialmente, no alinhamento das burocracias estatais domésticas. A divergência entre os interesses e atuações dos grupos e instituições domésticas no nível II de cada Estado, principalmente do Brasil, tem sido o empecilho para o desenvolvimento do projeto da Hidrovia Uruguai-Brasil de forma mais otimizada.

Considerações finais

Os resultados parciais alcançados até o momento sugerem que os processos decisórios e as ações políticas internacionais, mesmo formalizadas e do âmbito regional formalizadas, mantêm competências nas estruturas nacionais. O caso investigado sugere que esse formato pode resultar em demora relativa para a efetiva execução dos projetos.

No caso da hidrovia Uruguai-Brasil é possível afirmar que a sua efetiva implementação ainda depende de maior compromisso e harmonização das ações dos atores domésticos.

Referências

- AUTORIDADES uruguaias visitam Barragem Eclusa. **UFPEL**, Pelotas, 11 nov. 2021. Coordenação de Comunicação Social. Disponível em: <<https://ccs2.ufpel.edu.br/wp/2021/11/11/autoridades-uruguaias-visitam-barragem-eclusa/>>. Acesso em: 05 jun. 2024.
- ALM - AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA BACIA DA LAGOA MIRIM. **Bacia Hidrográfica**. Disponível em: <<https://agencialagoamirim.com.br/bacia-%20hidrografica/>>. Acesso em: 14 jun. 2024.
- ALM - AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA BACIA DA LAGOA MIRIM. **Comissão Mista Brasileiro-Uruguiaia**. Disponível em: <<https://agencialagoamirim.com.br/comissao-mista-brasileiro-uruguiaia/>>. Acesso em: 14 jun. 2024.
- BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA - CAF. **Convenio constitutivo marzo 2022**. Online. Disponível em:

<<https://www.caf.com/media/3682615/convenio-constitutivo-marzo-2022.pdf>>. Acesso em: 05 jun. 2024.

BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA - CAF. **CAF apoyará la concesión de la hidrovía Brasil - Uruguay y el desarrollo fronterizo en la región.** 10 jun 2022. Actualidad: Noticias. Online. Disponível em: <<https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2022/03/caf-apoyara-la-concesion-de-la-hidrovía-brasil-uruguay-y-el-desarrollo-fronterizo-en-la-region/>>. Acesso em: 01 jun 2024.

BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA - CAF. **CAF profundiza el diálogo con actores locales relacionados con el proyecto de integración de la Hidrovía Brasil-Uruguay.** 09 dez 2022. Actualidad: Noticias. Online. Disponível em: <<https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2022/12/caf-profundiza-el-dialogo-con-actores-locales-relacionados-con-el-proyecto-de-integracion-de-la-hidrovía-brasil-uruguay/>>. Acesso em: 20 jun. 2024.

BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA - CAF. **Resultados dos estudos sobre integração hidroviária entre Uruguai e Brasil.** 03 abr. 2023. Actualidad: Noticias. Online. Disponível em: <<https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2023/04/oficinas-de-estudios-sobre-integración-hidroviaria-brasil-uruguay/>>. Acesso em: 05 jun. 2024.

BARDIN, Laurence. **Análise de Conteúdo.** São Paulo: Edições 70, 2011.

BRASIL. **Tratado de Cooperação para o Aproveitamento dos Recursos Naturais e o Desenvolvimento da Bacia da Lagoa Mirim.** 1977. Disponível em: <<https://agencialagoamirim.com.br/arquivos/legislacao/Tratados%20entre%20Brasil%20e%20Uruguai%20na%20Bacia%20da%20Lagoa%20Mirim/Tratado-de-Cooperacao%CC%83o-para-o-Aproveitamento-dos-Recursos-Naturais-1977.pdf>>. Acesso em: 06 jun. 2024.

BRASIL. **Estatuto da Comissão Mista Brasileiro-Uruguiaia para o Desenvolvimento da Lagoa Mirim (CLM).** 1977. Disponível em: <<https://agencialagoamirim.com.br/arquivos/legislacao/Comissa%CC%83o%20Mista%20Brasileiro-Uruguiaia%20para%20o%20Desenvolvimento%20da%20Bacia%20da%20Lagoa%20Mirim/1977-Estatuto-da-Comissa%CC%83o-Mista-Brasileiro-Uruguiaia-para-o-Desenvolvimento-da-Bacia-da-Lagoa-Mirim.pdf>>. Acesso em: 06 jun. 2024.

BRASIL. **Decreto No 1.148, de 26 de maio de 1994.** Transfere do Ministério da Integração Regional para a Fundação Universidade Federal de Pelotas, no Estado do Rio Grande do Sul, o acervo técnico-científico, os bens patrimoniais e os projetos vinculados ao Plano de Desenvolvimento Integrado da Bacia da Lagoa Mirim. Brasília, DF: Palácio do Planalto, 1994. Disponível em: <https://agencialagoamirim.com.br/arquivos/legislacao/Comissa%CC%83o%20Mista%20Brasileiro-Uruguiaia%20para%20o%20Desenvolvimento%20da%20Bacia%20da%20Lagoa%20Mirim/Decreto-n.-1.148-de-26-de-maio-de-1994-_-ALM.pdf>. Acesso em: 12 jun. 2024.

BRASIL. Presidência Geral da República. Secretaria-Geral. Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Decreto Nº 8.548, de 23 de outubro de 2015.** Brasília, DF: Palácio do Planalto, 23 out. 2015. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/decreto/d8548.htm>.

Acesso em: 05 jun. 2024.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Relações Bilaterais com o Uruguai**. 30 mar. 2023. Disponível em:

<<https://www.gov.br/mre/pt-br/assuntos/relacoes-bilaterais/todos-os-paises/republica-oriental-do-uruguai>>. Acesso em: 05 jun. 2024.

CARVALHO, Bruno Hammes de. **Atos de fala em Relações Internacionais**: análise das atas das negociações da Secretaria Técnica da Hidrovia Uruguai-Brasil. 2022, 31 f. TCC (Graduação em Relações Internacionais) - Relações Internacionais, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2022.

COMISSION MIXTA URUGUAYO-BRASILENA PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DE LA LAGUNA MERÍN - CLM. **Notas Reversales 24/04/1963; 05/08/1963; 20/05/1974**. Disponível em:

<<https://agencialagoamirim.com.br/arquivos/legislacao/Comissa%CC%83o%20Mista%20Brasileiro-Uruguiaia%20para%20o%20Desenvolvimento%20da%20Bacia%20da%20Lagoa%20Mirim/Ata%201961%20-%20CLM.pdf>>. Acesso em: 04 jun. 2024.

COMISSION MIXTA URUGUAYO-BRASILENA PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DE LA LAGUNA MERÍN - CLM. **Acuerdo sobre transporte fluvial y lacustre en la Hidrovía Uruguay-Brasil**. Santana do Livramento, 30 jul. 2010.

COMISIÓN MIXTA URUGUAYO-BRASILEÑA PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DE LA LAGUNA MERÍN - CLM. **VII Reunion de Alto Nivel para la Nueva Agenda de Cooperacion y Desarrollo Fronterizo Uruguay-Brasil**. Montevideú, 07-08 jun. 2011.

COMISIÓN MIXTA URUGUAYO-BRASILEÑA PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DE LA LAGUNA MERÍN - CLM. **Ata da II Reunião da Secretaria Técnica da Hidrovia Uruguai-Brasil**. Brasília, 20 out. 2011.

COMISIÓN MIXTA URUGUAYO-BRASILEÑA PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DE LA LAGUNA MERÍN - CLM. **Acta de la III Reunión de la Secretaría Técnica de la Hidrovía Uruguay-Brasil**. Montevideú, 08 mar. 2012.

COMISIÓN MIXTA URUGUAYO-BRASILEÑA PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DE LA LAGUNA MERÍN - CLM. **Ata da IV Reunião da Secretaria Técnica da Hidrovia Uruguai-Brasil**. Rio de Janeiro, 02-03 ago. 2012.

COMISIÓN MIXTA URUGUAYO-BRASILEÑA PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DE LA LAGUNA MERÍN - CLM. **Acta de la V Reunión de la Secretaría Técnica de la Hidrovía Uruguay-Brasil**. Montevideú, 12-13 mar. 2013.

COMISIÓN MIXTA URUGUAYO-BRASILEÑA PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DE LA LAGUNA MERÍN - CLM. **Ata da VI Reunião da Secretaria Técnica da Hidrovia Uruguai-Brasil**. Rio de Janeiro, 15-16 ago. 2013.

COMISIÓN MIXTA URUGUAYO-BRASILEÑA PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DE LA LAGUNA MERÍN - CLM. **Acta de la VII Reunión de la Secretaría Técnica de la Hidrovía Uruguay-Brasil**. Montevideú, 02-06 jun. 2014.

COMISIÓN MIXTA URUGUAYO-BRASILEÑA PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DE LA LAGUNA MERÍN - CLM. **Ata da VIII Reunião da Secretaria Técnica da Hidrovia Uruguai-Brasil**. Rio de Janeiro, 30-31 out. 2014.

COMISIÓN MIXTA URUGUAYO-BRASILEÑA PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DE LA LAGUNA MERÍN - CLM. **Acta de la IX Reunión de la Secretaría Técnica de la Hidrovía Uruguay-Brasil**. Montevideú, 28-31 jul. 2015.

COMISIÓN MIXTA URUGUAYO-BRASILEÑA PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DE LA LAGUNA MERÍN - CLM. **Ata da X Reunião da Secretaria Técnica da Hidrovia Uruguai-Brasil**. Rio de Janeiro, 04 dez. 2015.

COMISIÓN MIXTA URUGUAYO-BRASILEÑA PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DE LA LAGUNA MERÍN - CLM. **Acta de la XI Reunión de la Secretaría Técnica de la Hidrovía Uruguay-Brasil**. Montevideú, 11 nov. 2016.

COMISIÓN MIXTA URUGUAYO-BRASILEÑA PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DE LA LAGUNA MERÍN - CLM. **Ata da XII Reunião da Secretaria Técnica da Hidrovia Uruguai-Brasil**. Niterói, 03-05 dez. 2018.

COMISIÓN MIXTA URUGUAYO-BRASILEÑA PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DE LA LAGUNA MERÍN - CLM. **Acta de la XIII Reunión de la Secretaría Técnica de la Hidrovía Uruguay-Brasil**. Montevideú, 22-23 jul. 2019.

COMISIÓN MIXTA URUGUAYO-BRASILEÑA PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DE LA LAGUNA MERÍN - CLM. **Ata da XIV Reunião da Secretaria Técnica da Hidrovia Uruguai-Brasil**. Online, 04 nov. 2020.

COMISIÓN MIXTA URUGUAYO-BRASILEÑA PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DE LA LAGUNA MERÍN - CLM. **XV Reunión de la Secretaría Técnica de la Hidrovía Uruguay-Brasil**. Online, 05 out. 2021.

COMMISSION MIXTA URUGUAYO-BRASILENA PARA EL DESARROLLO DE LA CUENCA DE LA LAGUNA MERÍN - CLM. Institucional. **Documentos**. S.d.
Disponível em: <<https://www.clm.org.uy/resena-historica/elementor-pagina-2025/>>.
Acesso em: 10 jun. 2024.

FERNANDES, Fernanda de Moura; COLLARES, Gilberto Loguercio; CORTELLETI, Rafael. A água como elemento de integração regional. **Revista Estudos Avançados**, v.35. n. 10, 2021.

MOERZINGER, Alvaro. **100 anos do Tratado entre Estados Unidos do Brasil e a República Oriental do Uruguai, modificando as suas fronteiras na Lagoa Mirim e Rio Jaguarão e estabelecendo princípios gerais para o comércio e navegação nessas paragens**. Embaixada do Brasil no Uruguai: Montevideo, 2009.

ODELL, John. **Negotiating Trade Developing Countries in the WTO and NAFTA**. Cambridge: Cambridge University Press, 2006.

PUTNAN, Robert. Diplomacia e política doméstica: a lógica dos jogos de dois níveis. **Revista de Sociologia e Política**. Curitiba, v. 18, n. 36, p. 147-174, jun. 2010.

ROJAS SORIANO, R. **Manual de pesquisa social**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2004.

URUGUAY. Presidencia. **Declaración conjunta del Ministro de Relaciones Exteriores de Brasil, Carlos França, y el Ministro de Relaciones Exteriores de Uruguay, Francisco Bustillo.** 10 jun. 2022. Disponível em: <<https://www.gub.uy/presidencia/comunicacion/noticias/declaracion-conjunta-ministros-relaciones-exteriores-brasil-carlos-franca>>. Acesso em: 05 jun. 2024.