

CONVÊNIO FERROVIÁRIO ENTRE BRASIL E URUGUAI (1913)

RAILWAY AGREEMENT BETWEEN BRAZIL AND URUGUAY (1913)

LUCIANE SCARATO¹²

Resumo

A presente transcrição tem por objetivo compartilhar o convênio de comércio ferroviário firmado entre Brasil e Uruguai em 1913. O chamado Cone Sul foi palco de disputas territoriais históricas como atestam o Tratado de Santo Ildefonso 1777, a Guerra Cisplatina (1825-1828) e a Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870), esta conhecida no Brasil como “Guerra do Paraguai”. O convênio ferroviário, não obstante seja um documento técnico de cunho regulatório, se inscreve nas inúmeras tentativas de regulamentar a fronteira, o comércio e a circulação de pessoas no Cone Sul, especificamente entre Sant’Ana do Livramento, no Rio Grande do Sul, Brasil, e Rivera, no Uruguai. O documento interessa à história econômica, ferroviária e diplomática do Brasil e Uruguai, permitindo entrever o esforço de comunicação bilateral realizado pelos governos de Hermes da Fonseca, presidente do Brasil (1910-1914), e José Batlle Ordóñez, presidente da Estado Oriental do Uruguai (1911-1915).

Palavras-chave: Uruguai; Brasil; Convênio Ferroviário; Comércio.

Abstract

This transcription aims to share the railway trade agreement signed between Brazil and Uruguay in 1913. The so-called Southern Cone was the stage for historical territorial disputes, as evidenced by the Treaty of Santo Ildefonso (1777), the Cisplatine War (1825-1828), and the War of the Triple Alliance (1864-1870), known in Brazil as the "Paraguayan War." The railway agreement, although a technical regulatory document, is part of numerous attempts to regulate the border, trade, and movement of people in the Southern Cone, specifically between Santana do Livramento, in Rio Grande do Sul, Brazil, and Rivera, in Uruguay. The document is of interest to the economic, railway, and diplomatic history of Brazil and Uruguay, offering insight into the bilateral communication efforts undertaken by the governments of Hermes da Fonseca, President of Brazil (1910-1914), and José Batlle Ordóñez, President of the Oriental State of Uruguay (1911-1915).

Keywords: Uruguay; Brazil; Railway Agreement; Trade.

¹ Doutora em História pela Universidade de Cambridge e mestre em História Cultural pela Universidade de Campinas. Fez pós-doutorado na Universidade Federal de Minas Gerais e na Universidade de Colômbia. É co-autora do livro *Convivial Constellations in Latin America: From Colonial to Contemporary Times* (2020) e autora do livro *A Plurilingual History of the Portuguese Language in the Luso-Brazilian Empire* (2024). Desenvolve pesquisas sobre império luso-brasileiro, relações anglo-ibéricas, história atlântica, América Latina, cultura material, cartografia histórica e história da educação. Atualmente é aluna da pós-graduação *latu sensu* em Gestão Documental da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. E-mail: lcscarato@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7515-5304>.

² Agências de fomento: Maria Sybilla Merian Centre Conviviality-Inequality in Latin America e Universidade de Colômbia.

Introdução

Transcrição do convênio ferroviário firmado entre Brasil e Uruguai em 15 de maio de 1913, seguido do instrumento de ratificação assinado em Montevideu no dia 23 de julho de 1913. Os documentos estão sob a guarda do Arquivo Histórico do Itamaraty no Rio de Janeiro e possuem as seguintes notações: 31 - Atos internacionais: Uruguai. Convênio de comércio ferroviário. Prateleira 20, Maço 36, Loc. XVII, Doc. 17; Tratado de arbitragem. Ratificação. Prateleira 20, Maço 36, Loc. 2, Maço 2. No documento original, os artigos do convênio aparecem de modo intercalado em português e espanhol. Para facilitar a leitura, foi agrupado todo o texto em português, seguido do espanhol. O instrumento de ratificação foi escrito conforme a transcrição, ou seja, todos os artigos em língua espanhola primeiro, seguidos dos artigos em língua portuguesa. A grafia, a gramática e a pontuação originais foram mantidas na transcrição.

Transcrição

Convênio Ferroviário entre Brasil e Uruguai

O Governo dos Estados Unidos do Brasil e o governo da República Oriental do Uruguay no intuito de facilitar as relações commerciaes entre os seus respectivos paizes, por meio do trafego mutuo nas linhas ferreas de Santa Anna do Livramento a Rivera, resolveram concluir e firmar um Convenio especial e deram, para esse fim a devida autorização aos abaixo-assignados, os quaes concordaram nos seguintes artigos:

Artigo 1º

As linhas ferreas entre a estação de Santa Anna do Livramento, em territorio brasileiro, e a estação de Riviera, em territorio uruguayo, assim como as linhas internacionaes abertas pelos dois paizes á importação, exportação e transito, sem prejuízo da limitação que a cada uma dessas operações imponham aas leis ou regulamentos que fôr expedido por accordo das Duas Partes Contractantes.

Artigo 2º

A acção administrativa aduaneira estende-se-ha para cada paiz sobre as linhas internacionaes do typo que lhes corresponda, no que diz respeito á vigilancia das linhas internacionaes comprehendidas entre as estações já citadas dos dois Estados. Não obstante, em caso de incidente, de qualquer genero, que dê lugar á intervenção judicial, a jurisdição corresponde ao paiz onde o facto tenha ocorrido.

Artigo 3º

Toda a mercadoria procedente do Brasil com destino ao Uruguay ou do Uruguay com destino ao Brasil pode ser transportada até a estação de Rivera, no primeiro caso e de Santa Anna do Livramento, no segundo, tanto de dia como de noite e em dias feriados, de conformidade com as disposições do regulamento que será expedido.

Artigo 4º

Os empregados brasileiros em seu serviço aduaneiro não poderão passar alem da estação de Rivera nem os empregados da alfandega uruguaya poderão transpor a estação de Santa Anna do Livramento.

Artigo 5º

O comboio da estrada de ferro brasileira, que entrar na estação de Rivera, ficará sob a vigilancia da alfandega brasileira, até que seja recebido em devida fôrma pela alfandega de Rivera. Da mesma fôrma, o comboio uruguayo que chegar á estação de Santa Anna do Livramento, ficará sob a vigilancia da alfandega uruguaya até que seja entregue á alfandega brasileira.

Artigo 6º

Para os devidos effeitos de fiscalização, as empresas deverão adaptar as linhas nas estações respectivas de modo a permitir que o comboio do outro paiz fique estacionado dentro de um espaço perfeitamente separado do terreno destinado ás operações usuaes, devidamente cercado e com portões especiaes de entrada e sahida.

Artigo 7º

As mercadorias em geral remetidas em transito de um paiz para o outro, deverão ser transportadas em vagões fechados com portas corrediças, e com aparelhos de ferro bem bem adaptados á collocação dos sellos da alfandega, assim como de cadeados.

Por excepção, se poderá permittir em vagões abertos, materiaes de construcção, sal, carvão e os fructos do paiz procedentes de estancia.

Quando alguns volumes constituírem excesso de carga em vagão ou sejam de qualidade tal que devam ir em vagão fechado, poderão ser transportados em canastras e caixões devidamente preparados para a collocação dos sellos ou cadeado da alfandega. Esses caixões devidamente preparados para a collocação dos sellos ou cadeados da alfandega. Esses caixões poderão ser construidos, como parte integrante, dentro dos vagões comuns de carga ou podem ser soltos, distinguindo-se com numeros ou letras para seu assignalamento nos respectivos conhecimentos. No caso de se tratar de caixões ou canastras soltos, depois de fechados e selados poderão ser transportados em vagões de bagagem e encomendas.

Artigo 8º

A faculdade concedida pelo artigo 3º aos comboios de carga de passar a fronteira, até a estação do outro paiz, tanto de dia como de noite e dias feriados, é extensiva aos trens de passageiros.

Artigo 9º

As bagagens em geral, serão revistadas nas estações da fronteira em que se tenha de proceder á descarga ou baldeação.

Todavia, sempre que seja pedido, quer pelas empresas ou pelos passageiros, a visita poderá ser feita em uma alfandega interior ou de outros logares especialmente autorizadas para esse fim.

Neste caso, as bagagens serão transportadas com as formalidades próprias das cargas em transito em vagões fechados e sellados ou em canastras ou caixões de igual natureza.

Artigo 10º

Os trens brasileiros de passageiros ou mixtos entrarão na estação de Rivera pela linha brasileira, no espaço que a Companhia deve reservar para esse fim segundo o disposto no artigo 6º, e aonde construirá o armazem para a alfandega e depósitos especiaes; ahi se

effectuará a visita das bagagens e outros objetos pertencentes aos passageiros, no caso de não ser solicitado o previsto no artigo 9º. As mesmas condições e requisitos vigorarão para os trens uruguayos que cheguem á estação de Satna Anna do Livramento.

Artigo 11º

Os empregados da alfadenga, que em cumprimento do presente Convenio passem a fronteira, para o serviço de um ou outro paiz, gosarão, quer em virtude de sua farda, ou do documento que prove a sua missão, de todos os direitos e privilegios que as leis nacionaes, concedem respectivamente aos agente officiaes.

Os empregados das companhias de estrada de ferro que passam a fronteira gosarão das prerogativas que as leis concedem, em cada paiz, aos empregados de estrada de ferro e especialmente aos da empresa cujas linhasse acham ligadas ás do outro paiz.

Artigo 12º

Nas operações de transito indirecto ou nas em que o destino da consignação não é a estação do paiz limitrophe mas sim a estação terminal do proprio paiz de onde parte a mercadoria, os empregados aduaneiros do outro paiz não poderão intervir na descarga nem exercer fiscalização de fôrma alguma.

Estas mercadorias serão descarregadas em depositos especiaes sijeitos aos regulamentos internos de cada paiz.

Quando as mercadorias devem seguir ao seu destino, os interessados poderão solicitar o reembarque em vagões da linha correspondente ao paiz para onde se dirigirem fazendo o manifesto de accôrdo com o regulamento que fôr expedido.

Artigo 13º

Em caso de transito indirecto, quando os interessados não reembarcarem a sua mercadoria em vagões de ferro do paiz de destino, poder-se-ha solicitar a retiradas de deposito para qualquer vehiculo adequado a juízo da alfandega, sendo estes acompanhados por guardas até a sua passagem para o outro paiz defronte das alfandegas do paiz de destino, autorizadas a recebel-as.

Artigo 14º

Os administradores das estradas de ferro a que se refere o presente Convenio, deverão informar com pelo menos quinze dias de antecedencia, as alfandegas principaes de cada Estado, de toda modificação que queiram introduzir nas horas de partida, de passagem e de chegada dos trens.

Artigo 15º

Fica entendido que o presente Convenio não derroga em nenhuma das suas partes as leis de cada paiz na parte relativa ás penas estabelecidas para os casos de fraude ou contravenção ou nas disposições que regem a importação, a exportação e o transito.

Artigo 16º

Os empregados de um e outro paiz só poderão constatar factos e iniciar processos ao chegar o trem ás estações; mas não poderão por nenhum motivo parar os trens em viagem de um para o outro paiz.

Artigo 17º

Em tudo o que diz respeito ao serviço de Correios e Telegraphos, fica entendido que as empresas e estradas de ferro se sujeitarão ás leis e Tratados vigentes, em quanto ao regimen geral e ás obrigações ou encargos que, em motivo do mesmo serviço, lhes estão impostas e cuja regulamentação adequada será ajustada por ambos os Governos.

Artigo 18º

As prescripções deste Convenio se applicarão a qualquer outra combinação de estradas de ferro que, de acordo com ambos os Governos, se estabeleça em suas fronteiras.

Artigo 19º

Este Convenio durará cinco anos, contatos do dia da troca das ratificações; comtudo, se com um anno de antecedência, não fôr notificada por uma das Partes á outra a intenção de fale-o cessar, considerar-se-ha renovado por outro período de cinco annos, e assim sucessivamente.

Artigo 20º



A troca das ratificações se fará na cidade do Rio de Janeiro ou na de Montevidéo no mais breve prazo possível depois da aprovação do Poder Legislativo dos dois paizes.

Em fé do que, os abaixo-assinados, Ministro de Estado das Relações exteriores do Brasil e Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario da Republica Oriental do Uruguay firmam o presente Convenio escripto em dois exemplares cada um nas linguasportuguesa e castelhan aappondo em ambos o signal de seus sellos.

Feito na cidade do Rio de Janeiro aos 15 de Março de 1913

Lauro Müller

Edº Acevedo Diaz

El Gobierno de la República Oriental del Uruguay y el Gobierno de los Estados Unidos del Brasil, en el propósito de facilitar las relaciones comerciales entre sus respectivos paises, por medio del tráfico mútuo en las líneas férreas de Rivera y Santa Ana do Livramento, resolvieron concluir y firmar un Convenio especial y dieron, para este fin la debida autorización a los abajo firmados, los cuales concordaron con los siguientes artículos:

Artículo 1º

Las líneas férreas entre la estación de Rivera, en territorio uruguayo y la estación de Santa Ana do Livramento, en territorio brasileño, así como las líneas accesorias establecidas en dichas estaciones, son declaradas líneas internacionales abiertas por los dos paises a la importación, exportación y tránsito, sin perjuicio de la limitación que a cada una de esas operaciones impongan las leyes o reglamentos vigentes en cada pais, conforme el reglamento que fuere establecido por acuerdo de las Partes Contratantes.

Artículo 2º

La acción administrativa aduanera se extenderá para cada pais sobre las líneas internacionales del tipo que les corresponda, en lo que se refiere a la vigilancia de las líneas internacionales comprendidas entre las estaciones ya citadas de los Estados. No obstante en caso de incidente, de cualquier género, que dé lugar a la intervención judicial, la jurisdicción corresponde al pais donde el hecho haya ocurrido.

Artículo 3º

Toda mercadería procedente del Uruguay con destino al Brasil o del Brasil con destino al Uruguay puede ser transportada hasta la estación de Santa Ana do Livramento en el primer caso, y a la Rivera, en el segundo, tanto de día como de noche y en días feriados, de conformidad con las disposiciones del reglamento que será establecido.

Artículo 4º

Los empleados de la aduana uruguaya no podrán ultrapasar la estación de Santa Ana do Livramento ni los empleados brasileños en su servicio aduanero podrán pasar más allá de la estación de Rivera.

Artículo 5º

El convoy uruguayo que llegue a la estación de Santa Ana do Livramento quedará bajo la vigilancia de la aduana brasileña. De la misma forma, el convoy del ferrocarril brasileño que entre en la estación de Rivera, quedará bajo la vigilancia de la aduana brasileña, hasta que sea recibido en debida forma por la aduana de Rivera.

Artículo 6º

Para los debidos efectos de fiscalización, las empresas deberán adaptar las vías en las estaciones respectivas de modo a permitir que el convoy del otro país quede estacionado dentro de un espacio perfectamente separado del terreno destinado a las operaciones usuales, debidamente cercado y con portones especiales de entrada y salida.

Artículo 7º

Las mercaderías en general remitidas en tránsito de un país a otro, deberán ser transformadas en vagones cerrados con puertas colisas y con aparatos de cierre bien adaptados a la colocación de sellos de aduana así como de candados.

Por excepción se podrá permitir en vagones abiertos, materiales de construcción, la sal, el carbón y los frutos del país procedentes de la ganadería.

Cuando algunos volúmenes constituyan exceso de carga en un vagón o sean de calidad tal que deban ir en vagón cerrado, podrán ser transportados en canastras y cajones debidamente preparados para la colocación de los sellos o caudados de la aduana. Esos cajones podrán ser

construidos como parte integrante dentro de los vagones comunes de carga, o sueltos, distinguiéndose con números o letras para su referencia en los respectivos documentos. En el caso de tratarse de cajones o canastos sueltos, después de cerrados y sellados podrán ser transportados en vagones de equipajes y encomiendas.

Artículo 8º

La facultad concedida por el artículo 3º a los convoyes de carga, de pasar la frontera hasta la estación del otro país, tanto de día como de noche y días feriados, se extiende a los trenes de pasajeros.

Artículo 9º

Los equipajes en general serán revisados en las estaciones de la frontera en que haya de efectuarse su descarga y trasbordo.

Sin embargo, siempre que sea solicitado, ya sea por las empresas o por los pasajeros, la visita podrá ser hecha en una aduana interior o de otros lugares especialmente autorizadas para este fin.

En este caso, los equipajes serán transportados con las formalidades propias de las cargas en tránsito, en vagones cerrados y sellados o en canastas o cajones de igual naturaleza.

Artículo 10º

Los trenes uruguayos de pasajeros o mixtos, entrarán en la estación de Santa Ana do Livramento por la vía uruguaya, en el espacio que la compañía debe reservar para ese fin según lo dispuesto en el artículo 6º, y donde construirá el almacén para la aduana y depósitos especiales; ahí se efectuará la visita de los equipajes y otros objetos pertenecientes a los pasajeros, en el caso de no ser solicitado lo previsto en el artículo 9º. Las mismas condiciones y requisitos regirán para los trenes brasileños que lleguen a la estación de Rivera.

Artículo 11º

Los empleados de la aduana que en cumplimiento del presente Convenio pasen las fronteras para el servicio de uno u otro país, gozarán ya sea en virtud de su uniforme, o del documento que pruebe su misión de todos los derechos y privilegios que las leyes nacionales conceden respectivamente a los agentes oficiales.

Los empleados de las compañías de ferrocarriles que pasen la frontera gozarán de las prerrogativas que las leyes conceden, en cada país a los empleados de ferrocarriles y especialmente a los de la empresa cuyas vías empalman con las del otro país.

Artículo 12º

En las operaciones de tránsito indirecto, o en las que el destino de la consignación no es la estación terminal del propio país de donde parte la mercadería, los empleados aduaneros del otro país no podrán intervenir en la descarga ni ejercer fiscalización de forma alguna.

Estas mercaderías serán descargadas en depósitos especiales sujetos a los reglamentos internos de cada país.

Cuando las mercaderías deben seguir a su destino los interesados podrán solicitar su reembarco en vagones de la vía correspondiente al país para donde se dirijen, haciendo el manifiesto de acuerdo con el reglamento que se establezca.

Artículo 13º

En el caso de tránsito indirecto, cuando los interesados no reembarquen su mercadería en vagones del ferrocarril del país de destino, se podrá solicitar la retirada del depósito para cualquier vehículo adecuado a juicio de la aduana siendo estos acompañados por guardas hasta su pasaje para el otro país, enfrente de las aduanas del país de destino, autorizadas para recibirlos.

Artículo 14º

Los administradores de los ferrocarriles a que se refiere el presente Convenio deberán informar por lo menos con quince días de antelación, a las aduanas principales de cada Estado, de toda modificación que quieran introducir en las horas de partida, de pasaje o de llegada de los trenes.

Artículo 15º

Queda entendido que el presente Convenio no deroga en ninguna de sus partes las leyes de cada país en la parte relativa a las penas establecidas para los casos de fraude o contravención o en las disposiciones que rigen la importación, la exportación y el tránsito.

Artículo 16º

Los empleados de uno y otro país sólo podrán constatar hechos y iniciar procesos delegar el tren a las estaciones; pero no podrán por ningún motivo parar los trenes en viaje de uno a otro país.

Artículo 17º

En todo lo relativo al servicio de Correos y telégrafos queda entendido que las empresas de ferrocarril se sujetarán a las leyes y tratados vigentes, en cuanto al régimen general y a las obligaciones o cargos que, por razón del mismo servicio les están impuestas y cuya reglamentación adecuada será ajustada por los dos gobiernos.

Artículo 18º

Las prescripciones de este Convenio se aplicarán a cualquier otra combinación de ferrocarriles que, con el acuerdo de ambos gobiernos se establezca en sus fronteras.

Artículo 19º

Este Convenio durará cinco años, contados desde el día del canje de las ratificaciones, pero si con un año de anticipación no notificara una de las Partes a la otra el propósito de hacerlo cesar, se considerará renovado por otro período de cinco años, y así sucesivamente.

Artículo 20º

El canje de las ratificaciones será hecha en la ciudad de Rio de Janeiro o en la de Montevideo en el más breve plazo posible, después de la aprobación del Poder Legislativo en cada uno de los dos países.

En fé de lo cual, los abajo firmados Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República Oriental del Uruguay y Ministro de estado de las Relaciones Exteriores del Brasil firman el presente Convenio escrito en dos ejemplares cada uno en dos ejemplares cada uno en las lenguas castellana y portuguesa, poniendo en los dos la senal de sus sellos.

Hecho en la ciudad de Rio de Janeiro a los 15 Mayo de 1913

Edº Acevedo Diaz

Lauro Müller

Instrumento de Ratificação/Instrumento de Ratificación

José Battle y Ordóñez,

Presidente de la República Oriental del Uruguay,

A todos los que el presente vieren, Hace Saber:

Que el día quince de Mayo de mil novecientos trece, se concluyó y firmó, en la ciudad de Río de Janeiro, capital de la República de los Estados Unidos del Brasil, una Convención Ferrocarrilera, cuyo tenor copiado á la letra, en las lenguas castellana y portuguesa en que fué escrita, es como sigue:

El Gobierno de la República Oriental do Uruguay y el Gobierno de los Estados Unidos de Brasil, en el propósito de facilitar las relaciones comerciales entre sus respectivos países, por medio del tráfico mútuo en las líneas férreas de Rivera á Santa Ana do Livramento, resolvieron concluir y firmar un Convenio especial y dieron, para este fin, la debida autorización á los abajo firmados, los cuales concordaron en los siguientes artículos:

Artículo 1º

Las líneas férreas entre la estación de Rivera, en territorio brasileño, así como las líneas accesorias establecidas en dichas estaciones, son declaradas líneas internacionales abiertas por los países á la importación, exportación y tránsito, sin perjuicio de la limitación que á cada una de esas operaciones impongan las leyes á reglamentos vigentes en cada país, conforme el reglamento que fuere establecido por el acuerdo de las dos Partes Contratantes.

Artículo 2º

La acción administrativa aduanera se extenderá para cada país sobre las líneas internacionales del tipo que les corresponda, en lo que se refiere á la vigilancia de las líneas internacionales comprendidas entre las estaciones ya citadas de los Estados. No obstante, en caso de incidente de cualquier género, que dé lugar a la intervención judicial, la jurisdicción corresponde al país donde el hecho haya ocurrido.

Artículo 3º

Toda mercadería procedente del Uruguay con destino al Uruguay, puede ser transportada hasta la estación de Santa Ana do Livramento, en el primer caso, y á la de Rivera, en el segundo, tanto de dia como de noche y en dias feriados, de conformidad con las disposiciones del Reglamento que será establecido.

Artículo 4º

Los empleados de la aduana uruguaya no podrán ultrapasar la estación de Santa Ana do Livramento ni los empleados brasileños en su servicio aduanero podrán pasar más allá de la estación de Rivera.

Artículo 5º

El convoy uruguayo que llegue á la estación de Santa Ana do Livramento, quedará bajo la vigilancia de la aduana uruguaya hasta que sea entregado a la aduana brasileña. De la misma forma, el convoy del ferrocarril brasileño que entre en la estación de Rivera, quedará bajo la vigilancia de la aduana brasileña hasta que sea recibido en debida forma por la aduana de Rivera.

Artículo 6º

Para los debidos efectos de fiscalización, las empresas deberán adaptar las vías en las estaciones respectivas de modo á permitir que el convoy del otro pais quede estacionado dentro de un espacio perfectamente separado del terreno destinado á las operaciones usuales, debidamente cercado y con portones especiales de entrada y salida.

Artículo 7º

En el caso de tránsito indirecto, cuando los interesados no reembarquen su mercadería en vagones del ferrocarril del pais de destino, se podrá solicitar la retirada del depósito para cualquier vehículo adecuado a juicio de la aduana siendo estos acompañados por guardas hasta su pasaje para el otro pais, enfrente de las aduanas del pais de destino, autorizadas para recibirlos.

Artículo 14º

Los administradores de los ferrocarriles a que se refiere el presente Convenio deberán informar por lo menos con quince días de antelación, a las aduanas principales de cada Estado, de toda modificación que quieran introducir en las horas de partida, de pasaje o de llegada de los trenes.

Artículo 15º

Queda entendido que el presente Convenio no deroga en ninguna de sus partes las leyes de cada país en la parte relativa a las penas establecidas para los casos de fraude o contravención o en las disposiciones que rigen la importación, la exportación y el tránsito.

Artículo 16º

Los empleados de uno y otro país sólo podrán constatar hechos y iniciar procesos al llegar el tren a las estaciones; pero no podrán por ningún motivo parar los trenes en viaje de uno a otro país.

Artículo 17º

En todo lo relativo al servicio de Correos y telégrafos queda entendido que las empresas de ferrocarril se sujetarán a las leyes y tratados vigentes, en cuanto al régimen general y a las obligaciones o cargos que, por razón del mismo servicio les están impuestas y cuya reglamentación adecuada será ajustada por los dos gobiernos.

Artículo 18º

Las prescripciones de este Convenio se aplicarán a cualquier otra combinación de ferrocarriles que, con el acuerdo de ambos gobiernos se establezca en sus fronteras.

Artículo 19º

Este Convenio durará cinco años, contados desde el día del canje de las ratificaciones, pero si con un año de anticipación no notificara una de las Partes a la otra el propósito de hacerlo cesar, se considerará renovado por otro período de cinco años, y así sucesivamente.

Artículo 20º

El c n je de las ratificaciones será hecha en la ciudad de Rio de Janeiro o en la de Montevideo em el más breve plazo posible, después de la aprobación del Poder Legislativo en cada uno de los dos paises.

Em f  do que, os abaixo-assinados, Ministro de Estado das Relações exteriores do Brasil e Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario da República Oriental do Uruguay firmam o presente Convenio escripto em dois exemplares cada um nas línguas portugueza e castelhana aappondo em ambos o signal de seus sellos.

O governo dos Estados Unidos do Brasil e o Governo da República Oriental do Uruguay, no intuito de facilitar as relações comerciaes entre os seus respectivos paizes por meio do trafego mutuo nas linhas férreas de Santa Anna do Livramento a Rivera, resolveram concluir e firmar um Convenio especial e deram, para esse fim, a devida autorização aos abaixo assinados, os quaes concordaram nos seguintes artigos:

Artigo 1 

As linhas ferreas entre a estação de Santa Anna do Livramento, em territorio brasileiro, e a estação de Riviera, em territorio uruguayo, assim como as linhas internacionaes abertas pelos dois paizes   importação, exportação e transito, sem prejuízo da limitação que a cada uma dessas operações imponham aas leis ou regulamentos que f r expedido por accordo das Duas Partes Contractantes.

Artigo 2 

A acção administrativa aduaneira estende-se-ha para cada paiz sobre as linhas internacionaes do typo que lhes corresponda, no que diz respeito   vigilancia das linhas internacionaes comprehendidas entre as estações já citadas dos dois Estados. Não obstante, em caso de incidente, de qualquer genero, que dá lugar   intervenção judicial, a jurisdição corresponde ao paiz onde o facto tenha ocorrido.

Artigo 3 

Toda a mercadoria procedente do Brasil com destino ao Uruguay ou do Uruguay com destino ao Brasil pode ser transportada até a estação de Rivera, no primeiro caso e de Santa Anna do

Livramento, no segundo, tanto de dia como de noite e em dias feriados, de conformidade com as disposições do regulamento que será expedido.

Artigo 4º

Os empregados brasileiros em seu serviço aduaneiro não poderão passar alem da estação de Rivera nem os empregados da alfandega uruguaya poderão transpor a estação de Santa Anna do Livramento.

Artigo 5º

O comboio da estrada de ferro brasileira, que entrar na estação de Rivera, ficará sob a vigilancia da alfandega brasileira, até que seja recebido em devida fôrma pela alfandega de Rivera. Da mesma fôrma, o comboio uruguayo que chegar á estação de Santa Anna do Livramento, ficará sob a vigilancia da alfandega uruguaya até que seja entregue á alfandega brasileira.

Artigo 6º

Para os devidos effeitos de fiscalização, as empresas deverão adaptar as linhas nas estações respectivas de modo a permitir que o comboio do outro paiz fique estacionado dentro de um espaço perfeitamente separado do terreno destinado ás operações usuaes, devidamente cercado e com portões especiaes de entrada e sahida.

Artigo 7º

As mercadorias em geral remetidas em transito de um paiz para o outro, deverão ser transportadas em vagões fechados com portas corrediças, e com aparelhos de ferro bem bem adaptados á collocação dos sellos da alfandega, assim como de cadeados.

Por excepção, se poderá permittir em vagões abertos, materiaes de construcção, sal, carvão e os fructos do paiz procedentes de estancia.

Quando alguns volumes constituírem excesso de carga em vagão ou sejam de qualidade tal que devam ir em vagão fechado, poderão ser transportados em canastras e caixões devidamente preparados para a collocação dos sellos ou cadeado da alfandega. Esses caixões devidamente preparados para a collocação dos sellos ou cadeados da alfandega. Esses caixões poderão ser construidos, como parte integrante, dentro dos vagões comuns de carga ou podem

ser soltos, distinguindo-se com numeros ou letras para seu assignalamento nos respectivos conhecimentos. No caso de se tratar de caixões ou canastras soltos, depois de fechados e selados poderão ser transportados em vagões de bagagem e encomendas.

Artigo 8º

A faculdade concedida pelo artigo 3º aos comboios de carga de passar a fronteira, até a estação do outro paiz, tanto de dia como de noite e dias feriados, é extensiva aos trens de passageiros.

Artigo 9º

As bagagens em geral, serão revistadas nas estações da fronteira em que se tenha de proceder á descarga ou baldeação.

Todavia, sempre que seja pedido, quer pelas empresas ou pelos passageiros, a visita poderá ser feita em uma alfandega interior ou de outros logares especialmente autorizadas para esse fim.

Neste caso, as bagagens serão transportadas com as formalidades próprias das cargas em transito em vagões fechados e sellados ou em canastras ou caixões de igual natureza.

Artigo 10º

Os trens brasileiros de passageiros ou mixtos entrarão na estação de Rivera pela linha brasileira, no espaço que a Companhia deve reservar para esse fim segundo o disposto no artigo 6º, e aonde construirá o armazem para a alfandega e depósitos especiaes; ahi se effectuará a visita das bagagens e outros objetos pertencentes aos passageiros, no caso de não ser solicitado o previsto no artigo 9º. As mesmas condições e requisitos vigorarão para os trens uruguayos que cheguem á estação de Satna Anna do Livramento.

Artigo 11º

Os empregados da alfandega, que em cumprimento do presente Convenio passem a fronteira, para o serviço de um ou outro paiz, gosarão, quer em virtude de sua farda, ou do documento que prove a sua missão, de todos os direitos e privilegios que as leis nacionaes, concedem respectivamente aos agente officiaes.

Os empregados das companhias de estrada de ferro que passam a fronteira gozarão das prerogativas que as leis concedem, em cada paiz, aos empregados de estrada de ferro e especialmente aos da empresa cujas linhasse acham ligadas ás do outro paiz.

Artigo 12º

Nas operações de transito indirecto ou nas em que o destino da consignação não é a estação do paiz limitrophe mas sim a estação terminal do proprio paiz de onde parte a mercadoria, os empregados aduaneiros do outro paiz não poderão intervir na descarga nem exercer fiscalização de fôrma alguma.

Estas mercadorias serão descarregadas em depositos especiaes sijeitos aos regulamentos internos de cada paiz.

Quando as mercadorias devem seguir ao seu destino, os interessados poderão solicitar o reembarque em vagões da linha correspondente ao paiz para onde se dirigirem fazendo o manifesto de accôrdo com o regulamento que fôr expedido.

Artigo 13º

Em caso de transito indirecto, quando os interessados não reembarcarem a sua mercadoria em vagões de ferro do paiz de destino, poder-se-ha solicitar a retiradas de deposito para qualquer vehiculo adequado a juízo da alfandega, sendo estes acompanhados por guardas até a sua passagem para o outro paiz defronte das alfandegas do paiz de destino, autorizadas a recebel-as.

Artigo 14º

Os administradores das estradas de ferro a que se refere o presente Convenio, deverão informar com pelo menos quinze dias de antecedencia, as alfandegas principaes de cada Estado, de toda modificação que queiram introduzir nas horas de partida, de passagem e de chegada dos trens.

Artigo 15º

Fica entendido que o presente Convenio não derroga em nenhuma das suas partes as leis de cada paiz na parte relativa ás penas estabelecidas para os casos de fraude ou contravenção ou nas disposições que regem a importação, a exportação e o transito.

Artigo 16º

Os empregados de um e outro paiz só poderão constatar factos e iniciar processos ao chegar o trem ás estações; mas não poderão por nenhum motivo parar os trens em viagem de um para o outro paiz.

Artigo 17º

Em tudo o que diz respeito ao serviço de Correios e Telegraphos, fica entendido que as empresas e estradas de ferro se sujeitarão ás leis e Tratados vigentes, em quanto ao regimen geral e ás obrigações ou encargos que, em motivo do mesmo serviço, lhes estão impostas e cuja regulamentação adequada será ajustada por ambos os Governos.

Artigo 18º

As prescripções deste Convenio se applicarão a qualquer outra combinação de estradas de ferro que, de acordo com ambos os Governos, se establezca em sus fronteras.

Artigo 19º

Este Convenio durará cinco anos, contatos do dia da troca das ratificações; comtudo, se com um anno de antecedência, não fôr notificada por uma das Partes á outra a intenção de fale-o cessar, considerar-se-ha renovado por outro período de cinco annos, e assim sucessivamente.

Artigo 20º

A troca das ratificações se fará na cidade do Rio de Janeiro ou na de Montevidéo no mais breve prazo possivel depois da aprovação do Poder Legislativo dos dois paizes.

Em fé do que, os abaixo-assinados, Ministro de Estado das Relações Exteriores do Brasil e Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario da República Oriental do Uruguay firmam o presente Convenio escripto em dois exemplares cada um nas línguas portugueza e castelhana appondo em ambos o signal de seus sellos.

Feito na cidade do Rio de Janeiro aos 15 de Maio de 1913

Lauro Müller

Eduardo Acevedo Diaz

Por tanto: Habiendo [coberto pelo selo oficial] aprobado por ley de la Ho [coberto pelo selo oficial] Asamblea General, mand [coberto pelo selo oficial] cumplir, con fecha 23 de Junio de [coberto pelo selo oficial] presente año, la preinserta [coberto pelo selo oficial] ión Ferrocarrilera, declara [coberto pelo selo oficial] acepta y confirma en todas su [coberto pelo selo oficial].

En fé de lo [coberto pelo selo oficial] el presente instrumento de ra [coberto pelo selo oficial] ón que vá sellado con el sello de [coberto pelo selo oficial] de la República y refrendado [coberto pelo selo oficial] Ministro Secretario de Estado [coberto pelo selo oficial] Departamento de Relaciones [coberto pelo selo oficial] em Montevideo á los veintitres dias [coberto pelo selo oficial] de Junio del año mil novecientos catorce.

José Batlle y Ordóñez

Baltazar Brum

Comentário Crítico

A fronteira entre Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai na bacia do Rio da Prata possui uma história de intensas disputas territoriais conforme atestam vários pontos de inflexão tais como o Tratado de Santo Ildefonso (1777), a Guerra Cisplatina (1825-1828) e a Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870) – conhecida no Brasil como Guerra do Paraguai. A Guerra da Tríplice Aliança foi um dos conflitos mais violentos ocorridos no Cone Sul, tendo sido iniciado pelo Brasil com o apoio de Argentina e Uruguai contra o Paraguai (Doratioto; Vidigal, 2015; Potthast, 2011, 259-266).

Está fora do escopo dessa transcrição analisar a Guerra da Tríplice Aliança em toda a sua complexidade, porém cabe destacar o papel das ferrovias durante e após a guerra. Em 1861, o presidente Carlos Antonio López havia inaugurado *El Ferrocarril Central del Paraguay* (FCCP), posteriormente denominado *Ferrocarril de la Assunción a la Villa Rica* (Potthast 2011, 143; Warren 1978, 169-170). A FCCP representava um ativo valioso para o povo paraguaio, incluindo as mulheres, que tinham amplo e importante acesso ao mercado lucrativo criado pelo advento dos trilhos (Potthast 2011, 143; Warren 1978, 172-173). Praticamente abandonada durante a Guerra da Tríplice Aliança, a FCCP voltou ao comando paraguaio em 1870 (Warren 1978, 174-175). Entretanto, o governo brasileiro exigiu um

pagamento relativo a gastos com manutenção durante o período em que a ferrovia esteve sob seu comando, gerando uma dívida crescente que só foi definitivamente quitada quando Travassos, Patri & Cia compraram a ferrovia do Paraguai em 1884 (Warren 1978, 179-180).

A região permaneceu no radar da diplomacia brasileira mesmo após o fim do conflito em 1870. A Argentina emergiu como uma ameaça ao Brasil quando tentou incorporar a região das missões (Fonseca 2017, 19). Além disso, pelo menos dois movimentos separatistas eclodiram na área após o fim da Guerra da Tríplice Aliança: a Revolução Federalista (1893-1895) e a Guerra do Contestado (1912-1916). No início do século XX, foi inaugurada a já extinta Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) conectando Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai via Mato Grosso do Sul, região de intensas disputas desde ao Tratado da Tríplice Aliança em 1865 (Bandeira 2012; Chiaradía 2016; Fonseca 2017, 22).

Conexões bilaterais entre Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai provavelmente motivaram o convênio ferroviário celebrado em 1913. O acordo é mais uma tentativa de fortalecer as relações e assegurar as fronteiras na região do Rio da Prata. Escrito em português e castelhano, o acordo teria duração inicial de cinco anos e estabelecia que a ferrovia entre Rivera, no Uruguai, e Sant'Ana do Livramento, no Brasil, passaria a ser um serviço ferroviário internacional, aberto para importações, exportações e tráfego de pessoas, sujeitos a leis e limites nacionais. Produtos entre os dois países poderiam ser transportados vinte quatro horas por dia, incluindo feriados. Para promover tal troca, Brasil e Uruguai precisariam adaptar as cidades de Rivera e Sant'Ana do Livramento para receber trens dos dois países, uma vez que eles não poderiam parar em quaisquer outras estações. Tais medidas buscavam facilitar o comércio e a comunicação entre os dois países e, embora houvesse regulamentações em comum, uma grande ênfase era dada à soberania de cada país.

Um dos signatários do acordo foi Lauro Müller, nomeado em 1912 por Hermes da Fonseca como ministro das Relações Exteriores após o falecimento do renomado Barão do Rio Branco, com a missão de seguir consolidando as fronteiras brasileiras (Pedrotti 1984). O convênio assinado com o Uruguay teria sido, portanto, um dos seus primeiros trabalhos de destaque.

Do lado uruguaio, foi signatário o diplomata Eduardo Acevedo Díaz, considerado o pai do romance nacionalista no Uruguai (Basilie 1997). O acordo coincide, portanto, com o período de modernização nacionalista liderado pelo presidente José Batlle Y Ordóñez, que estava então no seu segundo mandato (Cabral 2012). O perfil de ambos os políticos ajuda a

explicar tanto o acordo de comércio que visava a racionalização da comunicação ferroviária entre Brasil e Uruguai quanto a ênfase na soberania nacional. O signatário da retificação foi o Ministro da Educação e das Relações Exteriores Baltasar Brum (Britannica, 2024)

O convênio ferroviário firmado entre Brasil e Uruguai em 1913 vai muito além de um mero acordo comercial entre dois países. Ele está inserido em um contexto mais amplo de disputa territorial e consolidação das repúblicas latino-americanas no Cone Sul. O documento é, portanto, importante para compreender melhor a história da ferrovia e da diplomacia na América Latina.

Referências

- BANDEIRA, Moniz. 2012. *A expansão do Brasil e a formação dos estados na Bacia do Prata: Argentina, Uruguai e Paraguai (da colonização a Guerra da Triplice Aliança)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- BASILLE, Teresa. 1997. “Un Proyecto Nacional en la Narrativa Histórica de Eduardo Acevedo Díaz”. *Revista Chilena de Literatura*, nº 51, 39–58.
- BRITANNICA, T. Editors of Encyclopaedia. "Baltasar Brum." *Encyclopedia Britannica*, March 27, 2024.
- CABRAL, José Pedro Cabrera. 2012. “O Pensamento de José Batlle Y Ordóñez no Uruguai do Novecentos: componentes de sua ideologia”. Em *VII Simposio Nacional Estado, Poder e Sociedade Civil*. Uberlândia: UFU.
- CHIARADÍA, Esteban. 2016. “¿Paraguay en las antípodas? A propósito de la campaña de Mato Grosso durante la Guerra de la Triple Alianza*”. *Cuadernos de Marte* 7 (10): 11–42.
- DORATIOTO, Francisco, e Carlos Eduardo Vidigal. 2015. *História das Relações Internacionais do Brasil*. São Paulo: Saraiva.
- FONSECA, Vinícius Rajão da. 2017. “Reflexos e Consequências da Guerra do Paraguai no Sul de Mato Grosso entre os Anos de 1889-1930”. *Revista do Exército Brasileiro* 153 (3): 18–28.
- PEDROTTI, Edinéia Cristiani. 1984. “Um catarinense no comando do Itamaraty: a nomeação de Lauro Müller como Ministro das Relações Exteriores do governo Hermes da Fonseca vista pelo jornal Folha do Commercio”. *Revista Santa Catarina em História* 6 (1): 61–72.
- POTTHAST, Barbara. 2011. “*Paraíso de Mahoma*” o “*País de las Mujeres*”? *El Rol de la Familia en la Sociedad Paraguaya del Siglo XIX*. 2nd ed. Asunción: Fausto Ediciones.
- WARREN, Harris Gaylord. 1978. *Paraguay and the Triple Alliance: the postwar decade, 1869-1878*. Austin: Institute of Latin American Studies, University of Texas at Austin.