

NOVEMBRO DE 2024

# PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PELOTAS



ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL  
PORTOS RS – AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DO RIO GRANDE DO SUL



MINISTÉRIO DE  
PORTOS E AEROPORTOS



## INTRODUÇÃO

O presente documento trata do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto Organizado de Pelotas, situado no Rio Grande do Sul. No âmbito do planejamento portuário nacional, define-se como portos organizados as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e acesso ao porto, sendo o PDZ um instrumento de planejamento da Administração Portuária que compatibiliza as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região aonde se localiza o porto. É um instrumento de planejamento que contempla as estratégias e ações para a expansão e o desenvolvimento integrado, ordenado e sustentável das áreas e instalações do porto organizado, com aderência ao respectivo Plano Mestre.

A Portos RS vem realizando um intenso trabalho para qualificar, estimular e ampliar a movimentação de cargas no Estado do Rio Grande do Sul. O Estado possui 3 portos públicos, 2 Estações de Transbordo de Carga – ETC, e 18 Terminais de Uso Privativo - TUP (atualmente, alguns destes encontram-se sem operação). São mais de 754 km de vias navegáveis com ampla capacidade de receber novos complexos industriais. Estar próximo ao sistema hidroportuário é garantia de competitividade ao produto final, tendo em vista a diminuição dos custos logísticos. O sistema hidroviário é de importância estratégica para o Estado, pelo potencial das vias navegáveis interiores, redução de custos e economia de combustível no transporte de cargas, especialmente daquelas de grande volume unitário, em distâncias compatíveis com a modalidade hidroviária.

O complexo portuário gaúcho movimentou em 2023 mais de 58 milhões de toneladas entre todas as cargas, sendo o maior movimentador o Porto do Rio Grande, o qual possui grande capacidade para receber e concentrar novas cargas dos terminais interiores. Toda a região sul da Lagoa dos Patos, rios e canais adjacentes, que compõem o caminho até o Porto de Pelotas é opção logística de grande qualidade.

O último PDZ do Porto de Pelotas foi publicado em abril de 2020, através da Portaria MINFRA nº 813, de 2 de abril de 2020. Desde então, o cenário se alterou de maneira substancial, bem como a revisão de sua poligonal, definida pela Portaria nº 52 de 23 de março de 2021, resultou na necessidade de uma completa revisão e atualização do referido Plano.

O Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas traz as principais diretrizes de desenvolvimento, percepções e instrumentos legais vigentes, cabendo à Autoridade Portuária interpretar os parâmetros do Plano Mestre, indicando ajustes sempre que necessário.

A atualização do PDZ do Porto Organizado de Pelotas encontra-se em consonância com a Portaria nº 61, de 10 de junho de 2020, que estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário.

## SUMÁRIO

<b>MINISTÉRIO DE</b>	<b>PORTOS E AEROPORTOS ...0</b>
<b>MINISTÉRIO DE</b>	<b>PORTOS E AEROPORTOS ...0</b>
<b>LISTA DE FIGURAS.....</b>	<b>5</b>
<b>LISTA DE TABELAS .....</b>	<b>7</b>
<b>1 INFORMAÇÕES GERAIS.....</b>	<b>9</b>
1.1 Localização .....	9
1.2 Dados Cadastrais.....	11
1.3 Marcos Legais.....	12
1.4 Delimitação do Porto Organizado .....	13
1.5 Estrutura administrativa e de gestão .....	15
<b>2 ZONEAMENTO .....</b>	<b>16</b>
2.1 Áreas e instalações afetas às operações portuárias .....	18
2.1.1 Reordenamento espacial das áreas afetas.....	21
2.2 Áreas afetas às atividades portuárias arrendadas, com servidão de passagem e de uso público.....	21
2.2.1 Áreas afetas às atividades portuárias arrendadas .....	22
2.2.2 Áreas afetas às atividades portuárias com servidão de passagem.....	23
2.2.3 Áreas afetas às atividades portuárias de uso público .....	24
2.2.4 Reordenamento espacial das áreas afetas arrendadas, com servidão de passagem e de uso público .....	25
2.3 Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento.....	27
2.3.1 Reordenamento espacial das áreas afetas disponíveis para arrendamento .....	29
2.4 Áreas e instalações não afetas às operações portuárias .....	31
2.5 Áreas e instalações não afetas às atividades portuárias em exploração indireta .....	34
2.5.1 Reordenamento espacial das áreas não afetas em exploração indireta .....	36
2.6 Áreas não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta.....	38
2.6.1 Reordenamento espacial das áreas não afetas disponíveis para exploração indireta	41

2.7	Terminais de Uso Privado dentro da poligonal do Porto .....	45
2.8	Áreas e instalações alfandegadas .....	45
2.9	Áreas de interesse portuário fora do Porto Organizado .....	48
2.9.1	Instalações Portuárias Privadas existentes no entorno do Porto .....	48
<b>3</b>	<b>INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO .....</b>	<b>50</b>
3.1	Energia elétrica.....	50
3.2	Abastecimento de água.....	50
<b>4</b>	<b>RELAÇÃO SINTÉTICA DOS PROCESSOS E SISTEMAS DE APOIO OPERACIONAL RELATIVOS AO TRÁFEGO .....</b>	<b>51</b>
4.1	Processos e sistemas de monitoramento e/ou controle do tráfego aquaviário .....	51
4.2	Processos e sistemas de monitoramento do tráfego terrestre .....	51
<b>5</b>	<b>LICENCIAMENTO AMBIENTAL .....</b>	<b>51</b>
<b>6</b>	<b>ISPS CODE .....</b>	<b>52</b>
<b>7</b>	<b>VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO .....</b>	<b>53</b>
7.1	Vias de circulação rodoviária .....	53
7.2	Vias de circulação ferroviária .....	53
<b>8</b>	<b>ACESSOS TERRESTRES.....</b>	<b>53</b>
8.1	Rodoviários.....	54
8.2	Ferrovíarios .....	56
8.3	Dutoviários .....	58
<b>9</b>	<b>ACESSOS AQUAVIÁRIOS .....</b>	<b>58</b>
9.1	Canal de acesso .....	58
9.2	Bacia de evolução.....	60
9.3	Áreas de fundeio .....	61
9.4	Hidrovias.....	62
9.5	Acostagem.....	74
<b>10</b>	<b>INTERFERÊNCIA DO PLANO DIRETOR URBANO DO MUNICÍPIO NAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO.....</b>	<b>76</b>
10.1	Entornos do Porto de Pelotas .....	82
10.1.1	Centro Histórico .....	82
10.1.2	Fragata.....	85
10.1.3	São Gonçalo.....	86

<b>11</b>	<b>PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS.....</b>	<b>88</b>
11.1	Melhorias operacionais.....	89
11.2	Investimentos portuários.....	91
11.3	Acessos ao Porto.....	93
11.4	Gestão portuária.....	97
11.5	Meio ambiente.....	101
11.6	Porto-Cidade.....	104
	<b>AUTORIDADE PORTUÁRIA.....</b>	<b>106</b>

**LISTA DE FIGURAS**

FIGURA 1 – Canal de Acesso ao Porto de Pelotas .....	9
FIGURA 2 – Localização do Porto de Pelotas .....	10
FIGURA 3 – Zona Portuária.....	10
FIGURA 4 – Poligonal do Porto Organizado de Pelotas.....	14
FIGURA 5 – Organograma da Portos RS .....	15
FIGURA 6 – Mapa geral das áreas/instalações do porto organizado.....	17
FIGURA 7- Vista aérea das áreas/instalações afetas às operações portuárias .....	20
Figura 8 - Áreas Afetas às Operações Portuárias Arrendadas.....	22
Figura 9 - Áreas afetas às atividades portuárias com servidão de passagem .....	23
FIGURA 10 -Áreas afetas às operações portuárias de uso público .....	24
FIGURA 11 -Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento.....	28
FIGURA 12 -Vista aérea das áreas e instalações não afetas às operações portuárias .....	33
FIGURA 13 -Áreas não afetas às operações portuárias em exploração indireta .....	35
FIGURA 14 -Áreas não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta .....	40
FIGURA 15 -Vista aérea do recinto alfandegado (linha vermelha: poligonal do porto organizado) .....	47
FIGURA 16-Localização dos Terminais de Uso Privado no entorno do Porto .....	49
Figura 17 - Vias internas Rodoviárias .....	53
Figura 18- Acessos Rodoviários – Rodovias .....	54
Figura 19 - <b>Acessos Rodoviários</b> .....	55
Figura 20 - Acessos Rodoviários II .....	56
Figura 21 - <b>Acessos Ferroviários do RS</b> .....	57
Figura 22 - <b>Acessos Ferroviários</b> .....	58
Figura 23 - <b>Canal de Acesso</b> .....	59
FIGURA24- <b>BACIAS DE EVOLUÇÃO</b> .....	61
Figura 25 - <b>Poligonais de Áreas de Fundeio</b> .....	61
Figura 26 - Áreas de Fundeio Hotel.....	62
FIGURA27- <b>Localização do Acesso Hidroviário do Porto de Pelotas</b> .....	63
FIGURA28- <b>Acesso Hidroviário do Porto do Pelotas - Lagoa Mirim</b> .....	64
FIGURA29- <b>Acesso Hidroviário ao Porto de Pelotas</b> .....	65
FIGURA30- <b>Áreas e sinais náuticos da Lagoa dos Patos</b> .....	66
FIGURA31- <b>Acesso Hidroviário ao Porto de Pelotas e terminais portuários da região</b> .....	67
FIGURA32- <b>Espacialização das Áreas de Fundeio do Acesso Hidroviário do Porto do Rio Grande</b> .....	69
FIGURA33- <b>Áreas de Fundeio do Porto de Pelotas</b> .....	69
FIGURA34- <b>Espacialização das Travessias Hidroviárias do RS</b> .....	71
FIGURA35 – <b>Barragens e Eclusas do acesso hidroviário do Porto do Rio Grande</b> .....	72
Figura 36 - Ocupação do Solo Plano Diretor Municipal de Pelotas.....	76
Figura 37 - Entorno Centro.....	84
Figura 38- Entorno Fragata .....	86

Figura 39- Entorno São Gonçalo..... 88

**LISTA DE TABELAS**

TABELA 1 – Localização geográfica das zonas portuárias do Porto de Pelotas.....	11
TABELA 2–Dados cadastrais da Autoridade Portuária de Pelotas .....	12
TABELA 3 –Áreas afetas às operações portuárias.....	19
Tabela 4 - Áreas Afetas às Operações Portuárias Arrendadas.....	22
Tabela 5 - Áreas afetas às atividades portuárias com servidão de passagem.....	23
TABELA 6 –Áreas afetas às operações portuárias de uso público .....	24
TABELA7–Reordenamento espacial das áreas afetas arrendadas, com servidão de passagem e de uso público .....	26
TABELA8–Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento .....	28
TABELA 9–Reordenamento espacial das áreas afetas disponíveis para arrendamento.....	30
TABELA10–Áreas não afetas às operações portuárias.....	32
TABELA11–Áreas não afetas às operações portuárias em exploração indireta .....	35
TABELA12–Reordenamento espacial das áreas não afetas em exploração indireta.....	37
TABELA13–Áreas não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta ....	39
TABELA14–Reordenamento espacial das áreas não afetas disponíveis para exploração indireta .....	44
TABELA15–Recinto Alfandegado no Porto de Pelotas .....	46
TABELA16–Terminais de Uso Privado no entorno do Porto .....	48
TABELA17–Unidades consumidoras.....	50
TABELA18 – Licença ambiental do Porto de Pelotas.....	52
Tabela 19 - Canal de Acesso .....	59
TABELA20– Distâncias de navegação da Lagoa Mirim .....	64
TABELA21– Geometria dos Canais da Lagoa do Patos.....	65
TABELA22– Geometria dos Canais do Delta do Jacuí.....	68
TABELA23– Geometria dos Canais do Rio Gravataí .....	68
TABELA24– Geometria dos Canais do Lago Guaíba .....	68
TABELA25– Relação das Barragens e Eclusas junto às Hidrovias Interiores do RS .....	71
TABELA26– Distâncias de navegação do Rio Jacuí.....	72
TABELA27– Distâncias de navegação do Rio Taquarí.....	72
TABELA28– Distâncias de navegação do Rio Caí.....	73
TABELA29– Distâncias de navegação do Rio dos Sinos.....	73
TABELA30– Distâncias de navegação do Rio Gravataí .....	73
TABELA31– Distâncias de navegação do Rio (Lago) Guaíba.....	73
TABELA32– Distâncias de navegação do Rio São Gonçalo e Lagoa dos Patos .....	73
Tabela 33 - Conceito Plano Diretor Municipal .....	79
TABELA34– Plano de ações do Porto de Pelotas – Melhorias Operacionais .....	89
TABELA35– Ações de acompanhamento – Melhorias Operacionais .....	90
TABELA36– Plano de ações do Porto de Pelotas – Investimentos Portuários .....	91
TABELA37– Ações de acompanhamento – Investimentos portuários.....	92
TABELA38– Plano de ações do Porto de Pelotas – Acessos ao Porto .....	94

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PELOTAS

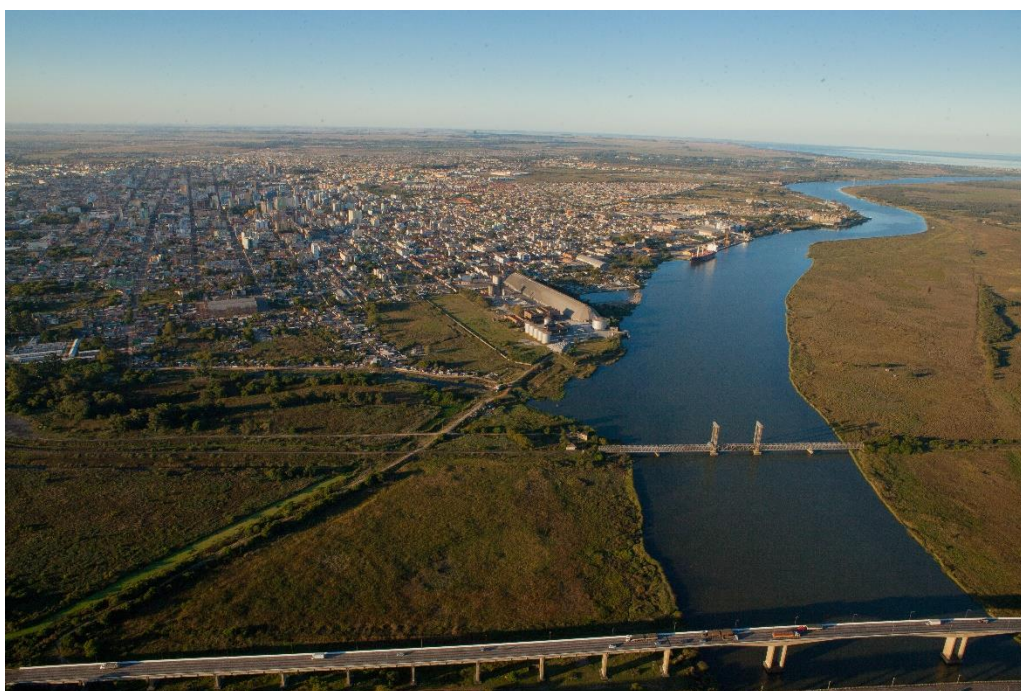
TABELA39– Ações de acompanhamento – Acessos ao Porto .....	96
TABELA40– Plano de ações do Porto de Pelotas – Gestão Portuária .....	98
TABELA41– Ações de acompanhamento – Gestão Portuária .....	100
TABELA 42– Plano de ações do Porto de Pelotas – Meio Ambiente.....	101
TABELA 43– Ações de acompanhamento – Meio ambiente.....	103
TABELA 44– Plano de ações do Porto de Pelotas – Porto-Cidade.....	104
TABELA45– Ações de acompanhamento – Porto-Cidade .....	105

## 1 INFORMAÇÕES GERAIS

O presente capítulo compreende o levantamento da localização, dados cadastrais, marcos legais, delimitação do Porto Organizado, bem como discorre sobre a estrutura administrativa e de gestão do Porto de Pelotas.

### 1.1 Localização

O Porto de Pelotas está localizado na cidade de Pelotas, município da região sul do Rio Grande do Sul, considerada uma das capitais regionais do Brasil, fica à margem esquerda do Canal São Gonçalo, que liga as lagoas Mirim e dos Patos. O Porto de Pelotas, possui importante papel no desenvolvimento econômico da metade sul. No ano de 2023 movimentou cerca de 1,2 milhões de toneladas. O Porto de Pelotas está abrigado pelas águas do Canal São Gonçalo. Seu acesso marítimo se dá pelos Molhes da Barra do Rio Grande, acessando via Lagoa dos Patos à Pelotas.



**FIGURA 1 – Canal de Acesso ao Porto de Pelotas**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Localizado à 55 km do Porto Marítimo de Rio Grande, escoadouro natural de toda bacia hidrográfica da Laguna dos Patos, Pelotas desempenha papel importante na logística hidroviária do Estado ligando o Porto Público a instalações privadas localizadas na região metropolitana de Porto Alegre servindo de elo logístico da região sul ao maior centro consumidor do Estado.

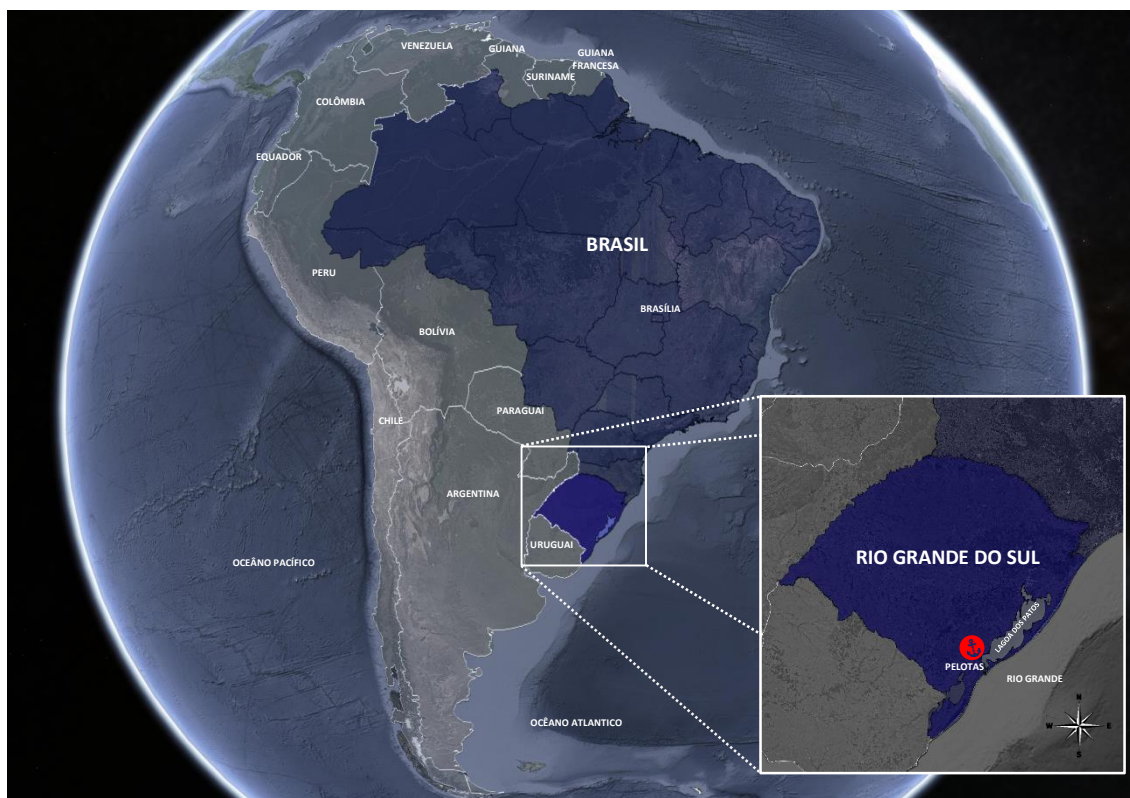


FIGURA 2 – Localização do Porto de Pelotas

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

O porto de Pelotas é formado por zona única de cais comercial, sendo sua área operacional formada por aproximadamente 500 m de extensão de cais acostável, cinco berços de atracação e três armazéns e pátios de carga geral e multipropósito.



FIGURA 3 – Zona Portuária

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA DO PORTO DE PELOTAS	
<b>Coordenadas Geográficas</b>	Latitude Sul: 31° 46'56" Longitude Oeste: 52°19'05"
<b>Carta Náutica Associada</b>	Carta nº 2104c – Porto de Pelotas

TABELA 1 – Localização geográfica das zonas portuárias do Porto de Pelotas

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

## 1.2 Dados Cadastrais

O atual convênio de delegação teve início em 1º de abril de 1997, esta delegação tem a duração de 25 anos, com final previsto para 2022. No entanto, seguindo a política de União de descentralizar a gestão dos portos organizados, foi assinado, antecipadamente no mês de março de 2021, o primeiro termo aditivo ao convênio. Tal documento prorroga o prazo de vigência inicial por mais 25 anos, até 1º de abril de 2047 do Convênio de Delegação dos Portos do Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas. Esta prorrogação trará segurança jurídica para investimentos em infraestrutura superiores a R\$ 1,5 bilhão nos próximos anos. No documento foram readequadas as cláusulas do Instrumento à luz da legislação vigente, especialmente quanto à necessidade de constituição de uma SPE (Sociedade de Propósito Específico) para a gestão dos portos, trazendo uma série de mecanismos de transparência e governança, maior clareza na aplicação das tarifas portuárias e no desenvolvimento de novos negócios.

Assim, o Porto de Pelotas após passar pelas administrações Autárquicas Estaduais do Departamento Estadual de Portos Rios e Canais – DEPRC, entre os anos 1951 a 1998, Superintendência de Portos e Hidrovias – SPH, entre os anos 1998 a 2017, e Superintendência do Porto do Rio Grande – SUPRG, entre os anos 2017 a 2022, foi transferida sua administração para empresa pública Portos RS em maio de 2022.

A PORTOS RS - Autoridade Portuárias dos Portos do Rio Grande do Sul S.A. é uma Empresa pública Estadual vinculada à Secretaria de Logística e Transportes do RS, criada pela Lei Estadual 15.717, de 25 de setembro de 2021, responsável por organizar, gerenciar e fiscalizar todo o sistema hidroportuário do Estado do Rio Grande do Sul. Este sistema contempla 3 portos públicos e 18 terminais de uso privado (alguns encontram-se sem operação). São mais de 754 km de vias navegáveis com ampla capacidade de receber novos complexos industriais. O Estatuto Social da empresa está disponível no site<sup>1</sup>.

O regime de exploração do Porto de Pelotas, é estabelecido conforme Convênio nº 001 – Portos/1997 do Ministério dos Transportes, como uma delegação da União para o Estado do Rio Grande do Sul da administração e exploração dos Portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre. Para este ato, foram observados os termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996,

<sup>1</sup>[https://www.portosrs.com.br/site/public/uploads/site/documentos\\_institucionais/21.pdf](https://www.portosrs.com.br/site/public/uploads/site/documentos_institucionais/21.pdf)

regulamentada pelo Decreto nº 2.184, de 24 de março de 1997, e observadas as disposições da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993.

De acordo com a Cláusula Terceira deste mesmo Convênio, o Estado do Rio Grande do Sul fica responsável pela administração e exploração dos portos delegados, não mais realizando a operação portuária e, em consequência, os serviços de carga, descarga e movimentação de mercadorias. Assim, as atividades delegadas ficam restringidas às funções de Autoridade Portuária.

ENTIDADE RESPONSÁVEL PELA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO	
<b>Razão Social</b>	Portos RS - Autoridade Portuária dos Portos do Rio Grande do Sul S.A
<b>Título do estabelecimento</b>	PORTOS RS
<b>CNPJ</b>	46.191.353/0003-89
<b>Natureza jurídica</b>	Empresa Pública Estadual dotada de personalidade jurídica de direito privado
<b>Endereço</b>	Rua Benjamin Constant, 215 CEP 96010-020 Pelotas – Rio Grande do Sul
<b>Telefone</b>	(53) 32787272
<b>Website</b>	<a href="http://www.portosrs.com.br/site/">http://www.portosrs.com.br/site/</a>

TABELA 2–Dados cadastrais da Autoridade Portuária de Pelotas

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

### 1.3 Marcos Legais

A exploração do porto organizado é regulamentada pela legislação que segue:

- Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993;
- Lei nº 10.722 de 1996;
- Lei nº 14.983 de 2017;
- Lei nº 10.723 de 1996;
- Convênio nº 001 – Portos/1997 do Ministério dos Transportes e aditivo;
- Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;
- Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;
- Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013;
- Portaria nº 409 – SNP, de 27 de novembro de 2014;
- Resolução Normativa nº 07 - ANTAQ, de 30 de maio de 2016;
- Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017;
- Portaria nº 574 - MT, de 26 de dezembro de 2018;
- Portaria nº 530, MINFRA, de 13 de agosto de 2019;
- Portaria nº 61, MINFRA, de 10 de junho de 2020;
- Portaria nº 121, MINFRA, de 18 de agosto de 2020;
- Lei nº 14.047, de 24 de agosto de 2020.

- Portaria nº 51, MINFRA, de 23 de março de 2021
- Lei nº 15.717, de 25 de setembro de 2021.

#### **1.4 Delimitação do Porto Organizado**

A poligonal do Porto Organizado de Pelotas é definida pela Portaria nº 52, MINFRA, de 23 de março de 2021, publicada no Diário Oficial da União nº 56, de 24 de março do mesmo ano, sendo que as coordenadas que a delimitam encontram-se disponíveis nos anexos do referido instrumento.

A área do porto organizado compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção de acesso ao porto, bem público construído e aparelhado para atender às demandas de navegação, de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição da autoridade portuária. A infraestrutura do porto organizado perfaz cerca de 3,67 km<sup>2</sup>.

O mapa que segue foi gerado a partir da base digital georreferenciada, elaborada por esta Autoridade Portuária em atendimento às instruções da SNTPA. Desta forma, suas camadas digitais, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.



FIGURA 4 – Poligonal do Porto Organizado de Pelotas  
Fonte: Google Earth/Portos RS. Elaboração: Porto RS.

### 1.5 Estrutura administrativa e de gestão

O organograma atual da Portos RS – Autoridade Portuária dos Portos do Rio do Sul S.A. é apresentado na sequência, e está disponível no site da Portos RS<sup>2</sup>. A Assembleia Geral, órgão máximo da Portos RS, será convocada com poderes para deliberar sobre todos os negócios relativos ao seu objeto, instalada de acordo com a Lei e este Estatuto, e regida pela Lei Federal nº 6.404/1976. A Portos RS é dirigida por um Conselho de Administração e uma Diretoria Executiva, com as atribuições estabelecidas na legislação de regência de seu Estatuto Social.

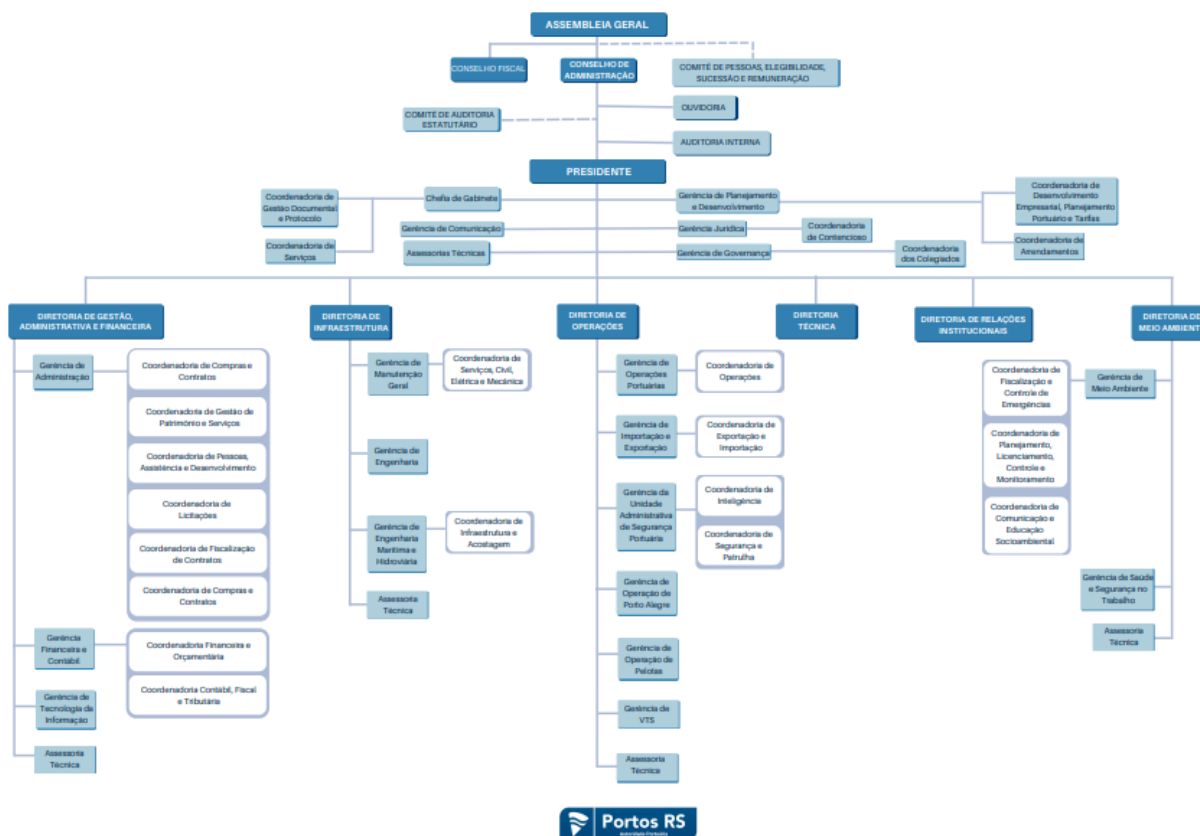


FIGURA 5 – Organograma da Portos RS

Fonte: Portos RS. Elaboração: Porto RS.

<sup>2</sup><https://www.portosrs.com.br/site/public/documents/organograma.pdf>

## 2 ZONEAMENTO

O presente capítulo descreve as áreas afetas e não afetas às operações portuárias que compõem o porto organizado de Pelotas. Ressalta-se que a divisão entre áreas afetas e não afetas do porto organizado foi delineada utilizando-se a base cadastral elaborada pela Portos RS, a qual adotou o Sistema de Posicionamento Global Sirgas 2000 como critério de demarcação, respeitando o perímetro da poligonal.

Os cálculos de áreas foram realizados por meio de Sistema de Informações Geográficas (SIG), onde eventuais divergências existentes entre as áreas calculadas e informações que constam nos contratos vêm sendo estudadas caso a caso por meio da atualização de levantamentos topográficos.

Visando facilitar a identificação das áreas/instalações, este Plano traz um novo código alfanumérico de identificação, utilizando a sigla PEL como referência, seguido de um número sequencial. As áreas/instalações portuárias foram enumeradas no sentido oeste e leste. A referida nomenclatura será aplicada às instalações na situação atual e nos horizontes de curto, médio e longo prazos, suprimindo-a em caso de rearranjo de áreas, onde a nomenclatura de menor numeração ou a numeração da área com maior relevância prevalecerá. Outrossim, em caso de fracionamento de glebas, com a criação de novas áreas, manter-se-á a numeração já proposta para as áreas existentes, acrescentando ao final novo código alfanumérico de identificação para a área gerada. A identificação das áreas também se encontra em consonância com os códigos considerados no Programa de Arrendamentos Portuários do Governo Federal.

A FIGURA 6 contempla o mapa geral das áreas e instalações do porto organizado na atual situação, as quais serão detalhadas nos itens subsequentes de acordo com a utilização e horizonte de planejamento. As cores utilizadas nas figuras deste relatório têm por objetivo facilitar a visualização da classificação de cada área/instalação.

As camadas digitais com a descrição de todas as áreas e instalações afetas e as não afetas às operações portuárias, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

O reordenamento espacial das áreas do porto tem como base as diretrizes consideradas no Plano Mestre, envolvendo principalmente o atendimento da totalidade das cargas da sua região de influência. As Subseções 2.2.4 e 2.3.1 descreverão, as propostas de zoneamento para os horizontes de planejamento de curto, médio e longo prazos para as áreas afetas e as Subseções 2.5.1 e 2.6.1, as propostas de zoneamento para os horizontes de planejamento de curto, médio e longo prazos para as áreas não afetas às atividades portuárias.

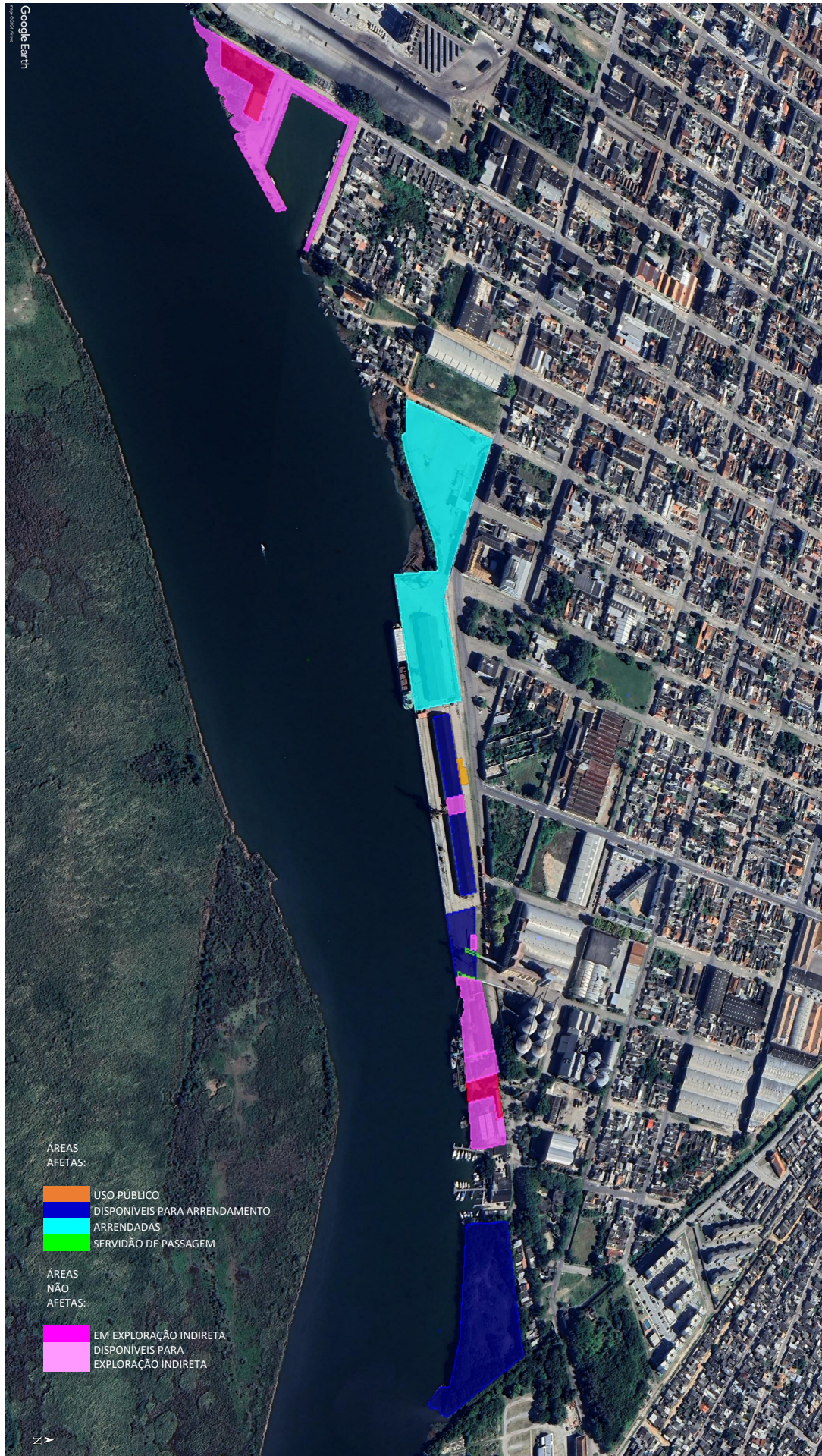


FIGURA 6 – Mapa geral das áreas/instalações do porto organizado

Fonte: Google Earth/Portos RÉ Elaboração: Portos RS.

## **2.1 Áreas e instalações afetas às operações portuárias**

Considera-se áreas e instalações afetas às operações portuárias aquelas localizadas dentro do porto organizado e diretamente destinadas ao exercício das atividades de movimentação de passageiros, movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário. Neste contexto, serão classificadas como áreas e instalações afetas às operações portuárias as que se encontram arrendadas, com servidão de passagem, de uso público e as disponíveis para arrendamento.

A TABELA 3 e a FIGURA 7 identificam, respectivamente, a caracterização e a distribuição de todas as áreas afetas na situação atual.

A descrição de cada área será tratada individualmente na sequência deste documento, conforme sua categorização.

As camadas digitais com a descrição de todas as áreas e instalações afetas às operações portuárias, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PELOTAS

ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS				
Nº área/instalação	Nome/Identificação	Área (m)	Perfil	Tipo de instalação
PEL01	Terminal Carga Geral	23.510,00	Carga geral, especialmente toras de madeira	Terminal portuário
PEL02	A2	2.000,00	Multipropósito	Armazém
PEL03	A3	2.000,00	Multipropósito	Armazém
PEL06	Pátio A3L	2.596,00	Multipropósito	Pátio de armazenagem
PEL09	Passagem 1	67,64	Granéis Sólidos	Servidão de Passagem
PEL10	Passagem 2	63,67	Granéis Sólidos	Servidão de Passagem
PEL15	CADEM	16.300,00	Multipropósito	Pátio de armazenagem
PEL04	Apoio Operacional - Balança e Fiscalização	312,00	Apoio operacional	Prédio de apoio operacional e área de serviços

TABELA 3 –Áreas afetadas às operações portuárias

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.



FIGURA 7- Vista aérea das áreas/instalações afetadas às operações portuárias  
 Fonte: Google Earth/ Portos RS. Elaboração: Portos RS.

### *2.1.1 Reordenamento espacial das áreas afetadas*

As projeções de cada área/instalação afeta às atividades portuárias arrendada, com servidão de passagem ou de uso público, podem ser observadas na Subseção 2.2.4 deste relatório. Na Subseção 2.3.1 será demonstrada a evolução do reordenamento espacial das áreas/instalações disponíveis para arrendamento ao longo dos horizontes de planejamento de curto, médio e longo prazo, partindo da situação atual.

As camadas digitais com a reordenação espacial das áreas afetadas às operações portuárias, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

## **2.2 Áreas afetadas às atividades portuárias arrendadas, com servidão de passagem e de uso público**

Nesta Subseção é destinada as áreas afetadas às operações portuárias arrendadas, as áreas com servidão de passagem e as áreas de uso público constantes no Porto Organizado, incluindo informações sobre os contratos de arrendamentos vigentes, perfis de carga e a área objeto destes contratos.

A Tabela 4, Tabela 5 e a TABELA 6 caracterizam cada uma das áreas/instalações no atual cenário, conforme a classificação acima citada.

Detalhes dos contratos vigentes, vindouros e maiores informações sobre as áreas elencadas podem ser acessadas por meio da página da Portos RS, disponível em: [http://www.portosrs.com.br/site/estrutural/autoridade\\_portuaria/contratos](http://www.portosrs.com.br/site/estrutural/autoridade_portuaria/contratos).

As camadas digitais com a descrição de todas as áreas e instalações afetadas às operações portuárias arrendadas, com concessão de uso, servidão de passagem e de uso público, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

2.2.1 Áreas afetadas às atividades portuárias arrendadas

ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS ARRENDADAS							
Nº da área/instalação	Contrato	Arrendatário	Início	Término	Possibilidade de prorrogação	Perfil	Área (m)
PEL01	Contrato nº04/2021 MINFRA	CMPC CELULOSE RIOGRANDENSE LTDA	03/09/2021	03/09/2031	SIM	Carga geral, especialmente toras de madeira	23.510,00

Tabella 4 - Áreas Afetas às Operações Portuárias Arrendadas

Fonte: Portos RS; Elaboração: Portos RS.



Figura 8 - Áreas Afetas às Operações Portuárias Arrendadas

Fonte: Portos RS; Elaboração: Portos RS.

2.2.2 Áreas afetadas às atividades portuárias com servidão de passagem

Áreas afetadas às atividades portuárias com servidão de passagem							
Nº da área/instalação	Contrato	Arrendatário	Início	Término	Possibilidade de prorrogação	Perfil	Área
PEL09	Contrato Passagem nº 865/2017 - SUPRG	Jayme Power	19/06/2017	19/06/2042	Sim	Granéis Sólidos	67,64
PEL10	Contrato Passagem nº 865/2017 - SUPRG	Jayme Power	19/06/2017	19/06/2042	Sim	Granéis Sólidos	63,67

Tabela 5 - Áreas afetadas às atividades portuárias com servidão de passagem

Fonte: Portos RS; Elaboração: Portos RS.



Figura 9 - Áreas afetadas às atividades portuárias com servidão de passagem

Fonte: Portos RS; Elaboração: Portos RS

2.2.3 Áreas afetas às atividades portuárias de uso público

ÁREAS AFETAS AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DE USO PÚBLICO			
Nº da área/installação	Nome	Área	Perfil
PEL04	Apoio Operacional - Balança e Fiscalização	312 e	Apoio operacional

TABELA 6 –Áreas afetas às operações portuárias de uso público

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.



FIGURA 10 -Áreas afetas às operações portuárias de uso público

Fonte: Google Earth/Portos RS. Elaboração: Portos RS.

#### *2.2.4 Reordenamento espacial das áreas afetas arrendadas, com servidão de passagem e de uso público*

A Portos RS planifica, devidamente alinhada com o Poder Concedente, pelo menos um ano antes do término de cada contrato, iniciar o processo licitatório para evitar a possível descontinuidade das operações nestas áreas. Isto posto, a projeção futura da disponibilidade de algumas áreas atualmente arrendadas, restringe-se à data final indicada em contrato.

Da mesma forma, as áreas com Servidão de Passagem e as datas com o vencimento de seus contratos, onde a manutenção ou solução diversa, a mais apropriada, deverá ser ajustada.

Algumas áreas/instalações afetas às atividade portuárias são classificadas como de Uso Público (TABELA 6). Em regra geral, estas atendem aos usuários através de tarifa pública. A proposta da Portos RS é, para os casos em que a configuração apresentar vantagens operacionais para os operadores ou terminais, e conseqüentemente para o Porto, que as mesmas também sejam passíveis de arrendamento.

Diante o exposto, a Tabela que segue indica o reordenamento espacial das áreas arrendadas, com servidão de passagem e/ou de uso público nos horizontes de planejamento curto, médio e longo prazos a partir da situação atualmente estabelecida.

REORDENAMENTO ESPACIAL DAS ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS ARRENDADAS, COM SERVIÇÃO DE PASSAGEM E DE USO PÚBLICO									
Nº área/installação	Nome/Identificação	Área (m)	Perfil	Tipo de instalação	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo		
PEL01	Terminal Geral Carga	23510	Carga geral, especialmente toras de madeira	Terminal portuário	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações		
PEL02	A2	2000	Multipropósito	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações		
PEL03	A3	2000	Multipropósito	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações		
PEL06	Pátio A3L	2596	Multipropósito	Pátio de armazenagem	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações		
PEL09	Passagem 1	67,64	Granéis Sólidos	Servidão de Passagem	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações		
PEL10	Passagem 2	63,67	Granéis Sólidos	Servidão de Passagem	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações		
PEL15	CADEM	16300	Multipropósito	Pátio de armazenagem	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações		
PEL04	Apoio Operacional - Balança e Fiscalização	312	Apoio operacional e área de serviços	Prédio de apoio operacional e área de serviços	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações		

TABELA7–Reordenamento espacial das áreas afetadas, com serviço de passagem e de uso público

Fonte: Portos RS; Elaboração: Portos RS.

### **2.3 Áreas afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento**

Nesta seção são listadas as áreas afetas às operações portuárias atualmente disponíveis para arrendamento, incluindo nestas também aquelas que se encontram em operação através de contrato de transição vigente.

Detalhes dos contratos vigentes e maiores informações sobre as áreas elencadas podem ser acessadas por meio da página da Portos RS, disponível em: [http://www.portosrs.com.br/site/estrutural/autoridade\\_portuaria/contratos](http://www.portosrs.com.br/site/estrutural/autoridade_portuaria/contratos).

Algumas destas áreas, enquanto não realizado leilão e não apresentando contrato de transição vigente, mantem-se em operação através de tarifa pública portuária, respeitando o perfil de carga para o local e em consonância com a legislação vigente.

As camadas digitais com a descrição de todas as áreas e instalações afetas às operações portuárias disponíveis para arrendamento, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA ARRENDAMENTO			
Nº área/installação	Nome/identificação	Área (m)	Perfil
PEL02	A2	2.000	Multipropósito
PEL03	A3	2.000	Multipropósito
PEL06	Pátio A3L	2.596	Multipropósito
PEL15	CADEM	16.300	Multipropósito

<sup>1</sup> Com Contrato de transição nº 1353/2023 - Serra Morena Corretora LTDA vigente até 05/05/2024.

**TABELA8-Áreas afetadas às operações portuárias disponíveis para arrendamento**

Fonte: Portos RS; Elaboração: Portos RS.



**FIGURA 11 -Áreas afetadas às operações portuárias disponíveis para arrendamento**

Fonte: Google Earth/ Portos RS. Elaboração: Portos RS .

### *2.3.1 Reordenamento espacial das áreas afetas disponíveis para arrendamento*

A tabela que segue apresenta a relação das áreas disponíveis para arrendamento e seu reordenamento espacial nos horizontes de curto, médio e longo prazos.

Além das áreas elencadas, consideram-se também passíveis de arrendamento, áreas de menores dimensões (não listadas) como trechos de cais público, vias de acesso internas, áreas comuns localizadas entre terminais, entre outras. A proposta da Portos RS é, para os casos em que a configuração apresentar vantagens operacionais para os operadores, terminais e conseqüentemente para o Porto, deve-se readequar os traçados das áreas de modo a incluir a faixa de interesse.

Conforme já relatado neste documento, algumas áreas/instalações serão contempladas nos próximos leilões que deverão ocorrer em Rio Grande. As áreas que se encontram atualmente disponíveis para arrendamento, mesmo as com contrato de transição vigente, foram mantidas como disponíveis.

**ÁREAS AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA ARRENDAMENTO**

Nº área/instalação	Nome/Identificação	Área	Perfil	Tipo de instalação	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
PEL02	A2	2000	Multipropósito	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
PEL03	A3	2000	Multipropósito	Armazém	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
PEL06	Pátio A3L	2596	Multipropósito	Pátio de armazenagem	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
PEL15	CADEM	16300	Multipropósito	Pátio de armazenagem	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações

**TABELA 9–Reordenamento espacial das áreas afetadas disponíveis para arrendamento**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

## **2.4 Áreas e instalações não afetadas às operações portuárias**

Considera-se áreas e instalações não afetadas às operações portuárias aquelas localizadas dentro do porto organizado destinadas a atividades diversas ao exercício das atividades de movimentação de passageiros, movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário. Inclui-se nestas atividades as de caráter cultural, social, recreativo, comercial e industrial. Neste contexto, as áreas não afetadas às atividades portuárias foram enquadradas nas que se encontram em exploração indireta e as disponíveis para exploração indireta.

A descrição de cada área será tratada individualmente na sequência deste documento, conforme sua categorização.

A TABELA 10 e a FIGURA 12 identificam, respectivamente, a caracterização e a distribuição de todas as áreas não afetadas na situação atual.

As camadas digitais com a descrição de todas as áreas e instalações não afetadas às operações portuárias, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

Na Subseção 2.5.1 será demonstrada a evolução do reordenamento espacial ao longo dos horizontes de planejamento de curto, médio e longo prazos, partindo da situação atual das áreas não afetadas em exploração indireta e na Subseção 2.6.1 a evolução do reordenamento espacial ao longo dos horizontes de planejamento das áreas não afetadas disponíveis para a exploração indireta.

ÁREAS NÃO AFETAS AS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS				
Nº área/instalação	Nome	Área	Destinação atual	Cedida/Disponível para Cessão
PEL05	Apoio Operacional 1	460,00	Apoio operacional, área de serviços e subestação	Disponível
PEL07	Apoio Operacional 2	25,00	Apoio operacional e/ou área de serviços para ADM, intervenientes, e outros.	Disponível
PEL08	Apoio Operacional 3	127,00	Apoio operacional e/ou área de serviços para ADM, intervenientes, e outros.	Disponível
PEL11	Apoio Operacional 4	3.314,00	Apoio operacional e/ou área de serviços para ADM, intervenientes, e outros.	Disponível
PEL12	Apoio Operacional 5	1.263,00	Área de apoio operacional, bem como destinada ao desenvolvimento de atividades culturais, educacionais e de lazer, além das atividades vinculadas a temática Porto Cidade e licença Operacional do Porto de Pelotas. Poderá ser utilizada por órgãos públicos e intervenientes	Disponível
PEL13	Apoio Operacional 6	1.412,00	Área de apoio operacional, bem como destinada ao desenvolvimento de atividades culturais, educacionais e de lazer, além das atividades vinculadas a temática Porto Cidade e licença Operacional do Porto de Pelotas. Poderá ser utilizada por órgãos públicos e intervenientes	Cedida
PEL14	Apoio Operacional 7	2.504,00	Prédio de apoio operacional e/ou área de serviços Autoridade Portuária ou Intervenientes	Disponível
PEL16	Quadrado 1	2.433,82	Área de apoio operacional, bem como destinada ao desenvolvimento de atividades culturais, educacionais e de lazer, além das atividades vinculadas a temática Porto Cidade e licença Operacional do Porto de Pelotas. Poderá ser utilizada por órgãos públicos e intervenientes	Cedida
PEL17	Quadrado 2	9.185,18	Área de apoio operacional, bem como destinada ao desenvolvimento de atividades culturais, educacionais e de lazer, além das atividades vinculadas a temática Porto Cidade e licença Operacional do Porto de Pelotas. Poderá ser utilizada por órgãos públicos e intervenientes	Disponível

TABELA10-Áreas não afetadas às operações portuárias

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

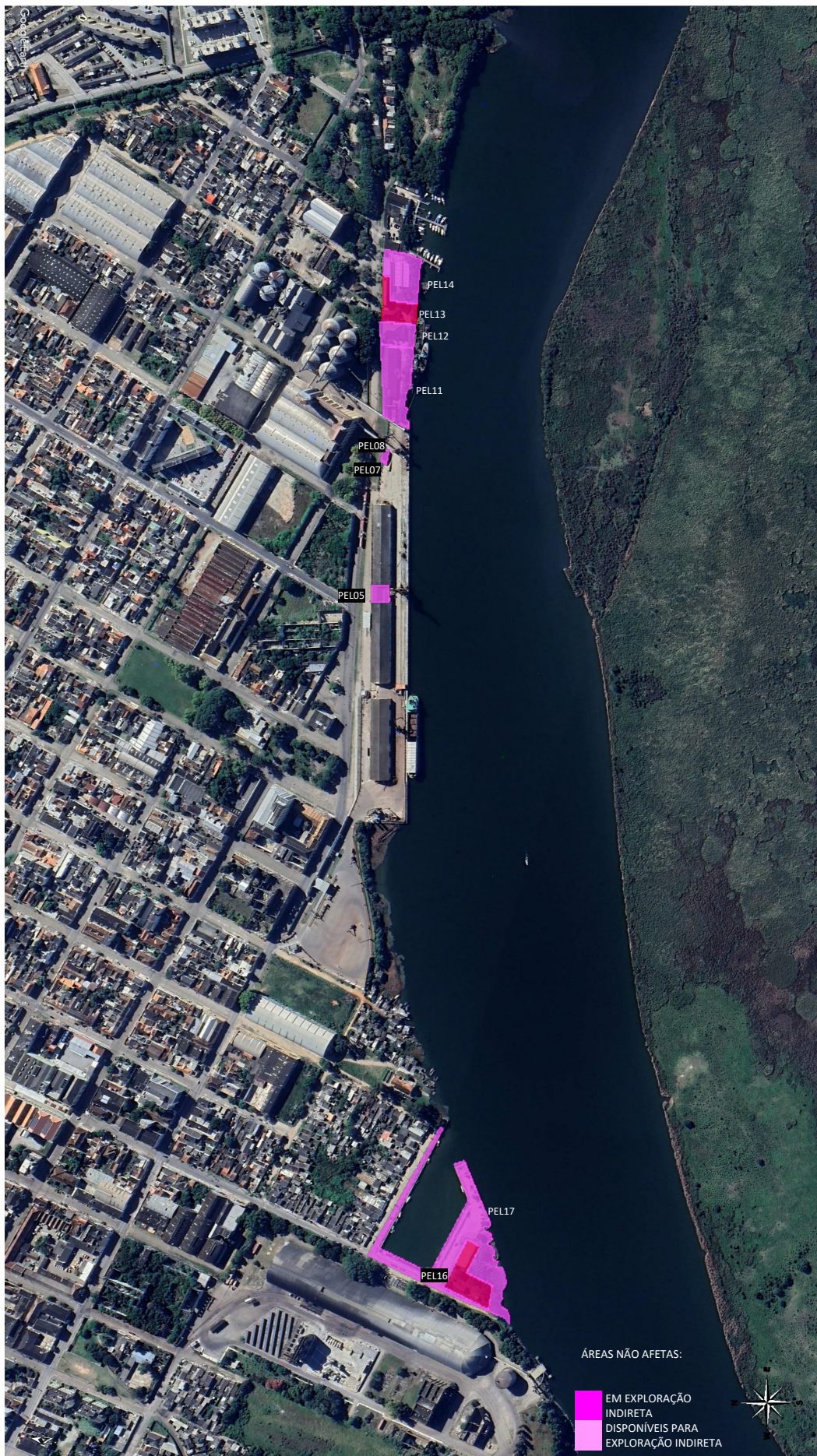


FIGURA 12 -Vista aérea das áreas e instalações não afetadas às operações portuárias  
Fonte: Google Earth/Portos RS. Elaboração: Portos RS.

## **2.5 Áreas e instalações não afetadas às atividades portuárias em exploração indireta**

As áreas não afetadas às atividades portuárias em exploração indireta na situação atual estão descritas na TABELA11.

Algumas destas áreas requer maior análise acerca de sua relação contratual com o Porto de Pelotas e, sendo o caso, necessitam de regularização contratual ou suceder a retomada da mesma.

Detalhes dos contratos vigentes e maiores informações sobre as áreas elencadas podem ser acessadas por meio da página da Portos RS, disponível em: [http://www.portosrs.com.br/site/estrutural/autoridade\\_portuaria/contratos](http://www.portosrs.com.br/site/estrutural/autoridade_portuaria/contratos).

As camadas digitais com a descrição de todas as áreas e instalações não afetadas às operações portuárias em exploração indireta, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PELOTAS

ÁREAS NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS EM EXPLORAÇÃO INDIRETA									
Nº da área/instalação	Nome	Responsável	Modalidade	Contrato	Início	Término	Área	Atividade desenvolvida	
PEL13 <sup>1</sup>	Apoio Operacional 6	Prefeitura Municipal de Pelotas	Cessão de Uso Não Onerosa	Cessão Não onerosa nº 1017/2019	10/06/2019	10/06/2034	408,00	Área destinada ao desenvolvimento de atividades culturais, educacionais e de lazer, além das atividades vinculadas a temática Porto Cidade.	
PEL16	Quadrado 1	Prefeitura Municipal de Pelotas	Cessão de Uso Não Onerosa	Cessão Não onerosa nº 881/2017	08/08/2017	08/08/2032	2.433,82	Área destinada ao desenvolvimento de atividades culturais, educacionais e de lazer, além das atividades vinculadas a temática Porto Cidade.	

<sup>1</sup> deverá ser promovida alteração contratual visando adequar a cedência da área no total de 1.412 m<sup>2</sup>

TABELA11-Áreas não afetadas às operações portuárias em exploração indireta

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

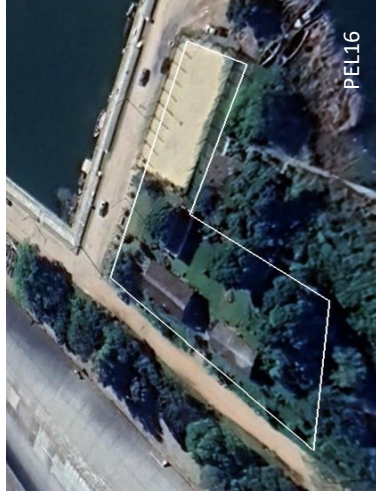


FIGURA 13 -Áreas não afetadas às operações portuárias em exploração indireta

Fonte: Google Earth/ Portos RS. Elaboração: Portos RS.

*2.5.1 Reordenamento espacial das áreas não afetadas em exploração indireta*

A TABELA12 apresenta a relação das áreas não afetadas em exploração indireta e seu reordenamento espacial nos horizontes de curto, médio e longo prazos. Esta Tabela apresenta a relação das áreas em exploração indireta na situação atual com a disponibilidade de cada uma com base nas datas de vencimento dos contratos.

A destinação pretendida também é explicitada na mesma Tabela.

REORDENAMENTO ESPACIAL DAS ÁREAS NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS EM EXPLORAÇÃO INDIRETA						
Nº área /instalação	Nome	Área (m²)	Destinação atual	Sem alteração	Sem alteração	Longo prazo
PEL13¹	Apoio Operacional 6	408,00	Área de apoio operacional, bem como destinada ao desenvolvimento de atividades culturais, educacionais e de lazer, além das atividades vinculadas a temática Porto Cidade e licença Operacional do Porto de Pelotas. Poderá ser utilizada por órgãos públicos e intervenientes	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
PEL16	Quadrado 1	2.433,82	Área de apoio operacional, bem como destinada ao desenvolvimento de atividades culturais, educacionais e de lazer, além das atividades vinculadas a temática Porto Cidade e licença Operacional do Porto de Pelotas. Poderá ser utilizada por órgãos públicos e intervenientes	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações

TABELA12–Reordenamento espacial das áreas não afetadas em exploração indireta

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

## **2.6 Áreas não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta**

Nesta seção são listadas as áreas não afetas às operações portuárias atualmente disponíveis para exploração indireta.

Algumas destas áreas, enquanto não realizado o processo licitatório, mantem-se em operação através de tarifa pública portuária, respeitando a destinação do local e em consonância com a legislação vigente.

As camadas digitais com a descrição de todas as áreas e instalações não afetas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta, juntamente com suas feições e atributos, constituem parte integrante deste PDZ.

ÁREAS NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA EXPLORAÇÃO INDIRETA				
Nº da área/instalação	Nome	Destinação	Área	Utilização
PEL05	Apoio Operacional 1	Uso Público, Cessão Onerosa e Cessão Não Onerosa	460,00	Uso Público
PEL07	Apoio Operacional 2	Uso Público, Cessão Onerosa e Cessão Não Onerosa	25,00	Uso Público
PEL08	Apoio Operacional 3	Uso Público, Cessão Onerosa e Cessão Não Onerosa	127,00	Uso Público
PEL11	Apoio Operacional 4	Uso Público, Cessão Onerosa e Cessão Não Onerosa	3.314,00	Uso Público
PEL12	Apoio Operacional 5	Uso Público, Cessão Onerosa e Cessão Não Onerosa	1.263,00	Uso Público
PEL14	Apoio Operacional 7	Uso Público, Cessão Onerosa e Cessão Não Onerosa	2.504,00	Uso Público
PEL17	Quadrado 2	Uso Público, Cessão Onerosa e Cessão Não Onerosa	9.185,18	Uso Público

TABELA13-Áreas não afetadas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.



**FIGURA 14 - Áreas não afetadas às operações portuárias disponíveis para exploração indireta**

Fonte: Google Earth/Portos RS. Elaboração: Portos RS.

*2.6.1 Reordenamento espacial das áreas não afetadas disponíveis para exploração indireta*

A TABELA14 apresenta a relação das áreas não afetadas disponíveis para exploração indireta e seu reordenamento espacial nos horizontes de curto, médio e longo prazos.

As áreas elencadas apresentam caráter diverso, sendo que algumas destas áreas, enquanto não realizado a cessão de uso, mantem-se em operação através de tarifa pública portuária, respeitando a destinação do local e em consonância com a legislação vigente.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PELOTAS

REORDENAMENTO ESPACIAL DAS ÁREAS NÃO AFETAS ÀS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS DISPONÍVEIS PARA EXPLORAÇÃO INDIRETA						
Nº área/instalação	Nome	Área	Destinação atual	Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo
PEL05	Apoio Operacional 1	460,00	Apoio operacional, área de serviços e subestação	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
PEL07	Apoio Operacional 2	25,00	Apoio operacional e/ou área de serviços para ADM, intervenientes , e outros.	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
PEL08	Apoio Operacional 3	127,00	Apoio operacional e/ou área de serviços para ADM, intervenientes , e outros.	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
PEL11	Apoio Operacional 4	3.314,00	Apoio operacional e/ou área de serviços para ADM, intervenientes , e outros.	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
PEL12	Apoio Operacional 5	1.263,00	Apoio operacional, e/ou área destinada a projetos sociais que envolvam a relação Porto Cidade	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PELOTAS

PEL13	Apoio Operacional 6	1.412,00	Área de apoio operacional, bem como destinada ao desenvolvimento de atividades culturais, educacionais e de lazer, além das atividades vinculadas a temática Porto Cidade e licença Operacional do Porto de Pelotas. Poderá ser utilizada por órgãos públicos e intervenientes	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
PEL14	Apoio Operacional 7	2.504,00	Prédio de apoio operacional e/ou área de serviços Autoridade Portuária ou Intervenientes	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
PEL16	Quadrado 1	2.433,82	Área de apoio operacional, bem como destinada ao desenvolvimento de atividades culturais, educacionais e de lazer, além das atividades vinculadas a temática Porto Cidade e licença Operacional do Porto de Pelotas. Poderá ser utilizada por órgãos públicos e intervenientes	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PELOTAS

PEL17	Quadrado 2	9.185,18	Área de apoio operacional, bem como destinada ao desenvolvimento de atividades culturais, educacionais e de lazer, além das atividades vinculadas a temática Porto Cidade e licença Operacional do Porto de Pelotas. Poderá ser utilizada por órgãos públicos e intervenientes	Sem alterações	Sem alterações	Sem alterações
-------	------------	----------	--	----------------	----------------	----------------

**TABELA14–Reordenamento espacial das áreas não afetadas disponíveis para exploração indireta**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

## **2.7 Terminais de Uso Privado dentro da poligonal do Porto**

A Portaria Nº 52, de 23 de março de 2021, a qual define a área do Porto Organizado de Pelotas, no Estado do Rio Grande do Sul, não contempla as áreas dos Terminais de Uso Privado em sua poligonal.

Os Terminais de Uso Privado que fazem parte do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas são apresentados na Seção 2.9.1 deste documento.

## **2.8 Áreas e instalações alfandegadas**

De acordo com o artigo 9º do Regulamento Aduaneiro (Decreto nº 6.759 de 5 de fevereiro de 2009) tem-se que recintos alfandegados são locais declarados pela autoridade aduaneira, em zonas primárias (portos, aeroportos) ou secundárias, onde a movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias, bagagens e remessas postais vindas ou com destino ao exterior são permitidas sob controle aduaneiro.

O Porto de Pelotas possui recinto alfandegado, único, atualmente na Poligonal Portuária.

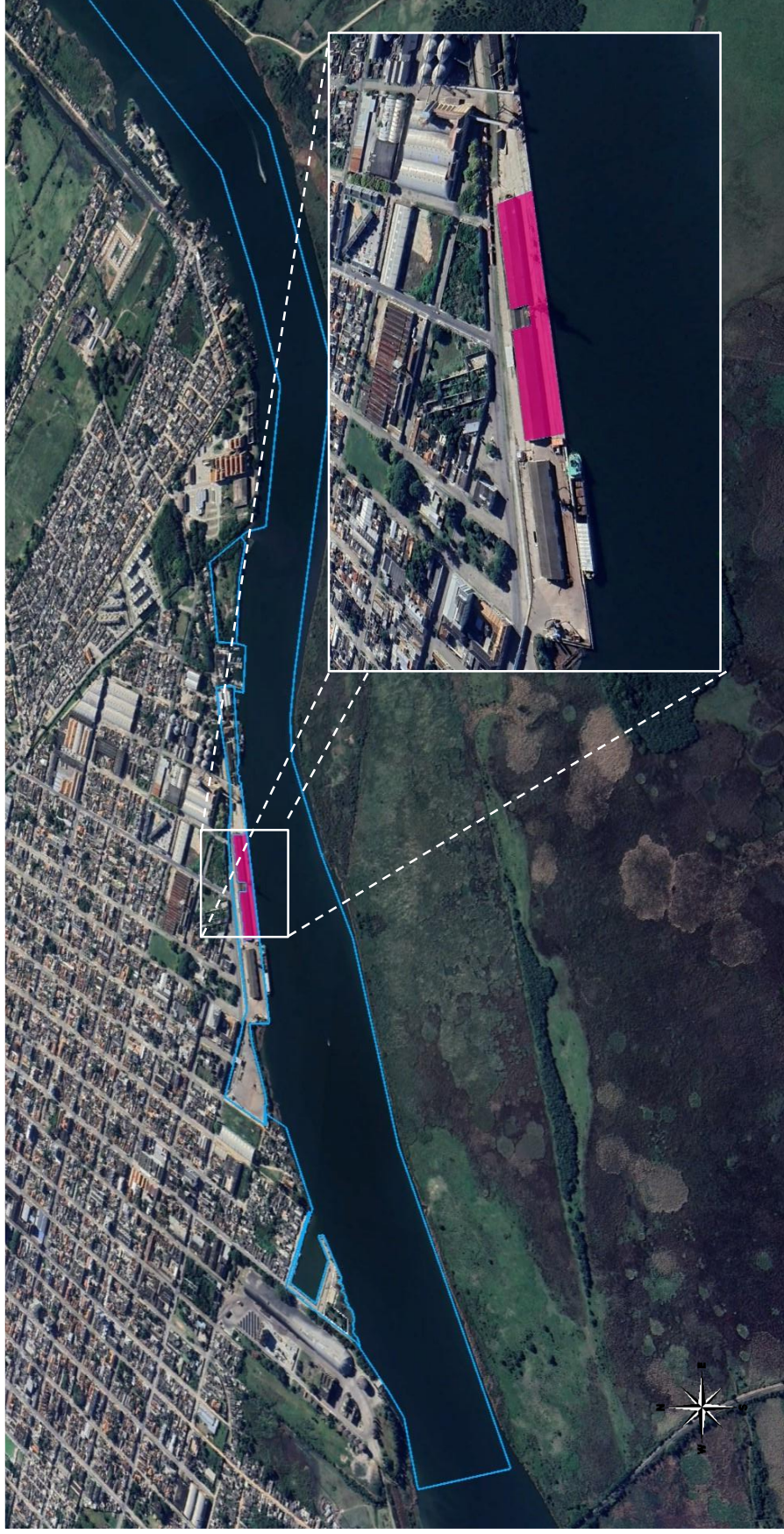
Segue a TABELA15 com o detalhamento deste recinto e a FIGURA 15 com a localização do mesmo.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PELOTAS

RECINTOS ALFANDEGADOS SOB A JURISDIÇÃO DA RECEITA FEDERAL DO BRASIL NA 10ª REGIÃO FISCAL									
Empresa	Processo	Tipo de carga	CNPJ	Tipo de instalação	Modo de exploração	ADE	Tipo de contrato	Código do recinto	Validade
Portos RS - Autoridade Portuária dos Portos do Rio Grande do Sul S/A	12767.720083/2022-98	-	46.191.353/0003-89	Instalação Portuária	Porto Publico	18/2022	Delegação Convênio 001/97	0.20.17.01-6	Permanente

TABELA15—Recinto Alfandegado no Porto de Pelotas

Fonte: RECEITA FEDERALE Adaptado de Receita Federal



**FIGURA 15 -Vista aérea do recinto alfandegado (linha vermelha: poligonal do porto organizado)**

Fonte: Google Earth/Portos RS. Elaboração: Portos RS

## 2.9 Áreas de interesse portuário fora do Porto Organizado

São áreas de interesse portuário fora do porto organizado aquelas consideradas estratégicas para o desenvolvimento da região e do Estado. Nesse sentido, serão elencadas áreas e terminais do complexo portuário de interesse da Portos RS, e as quais vem se dedicando, e buscando implementação e/ou desenvolvimento de infraestrutura.

### 2.9.1 Instalações Portuárias Privadas existentes no entorno do Porto

No entorno do Porto de Pelotas estão situados Terminais de Uso Privado – TUPs, e Estações de Transbordo de Carga autorizados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), que compartilham acessos aquaviários e hidroviários com o Porto Organizado, os quais estão apresentados na tabela que segue.

No Plano Mestre do complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas, publicado pelo MINFRA em janeiro de 2020, são apresentadas as informações acerca da infraestrutura de algumas das instalações, suas operações e a capacidade calculada para armazenagem e para cais.

INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS EXISTENTES NO ENTORNO DO PORTO					
TUP	Autorizatório	Localização	Contrato de Adesão	Tipos de produtos movimentados	Área (m²)
Terbian-Terminal Bianchini	Bianchini S/A Indústria, Comércio e Agricultura	Av. Maximiano da Fonseca nº 4.950 – Distrito Industrial, Rio Grande/RS	Nº 36/2014 - ANTAQ	Granel sólido	255.746,50
Bunge Alimentos	Bunge Alimentos S.A.	Av. Maximiano da Fonseca, nº4.350 - Distrito Industrial, Rio Grande/RS	Nº 64/2015 - ANTAQ	Granel sólido	40.600,40
Terminal Marítimo Luiz Fogliatto S.A	Terminal Marítimo Luiz Fogliatto S.A - Termasa	Av. Maximiano da Fonseca nº 6.361, Distrito Industrial, Rio Grande/RS	Nº 96/2015 - ANTAQ	Granel sólido	131.015,44
Yara Brasil Fertilizantes S/A	Yara Brasil Fertilizantes S/A	Av. Maximiano da Fonseca nº 2.001, Distrito Industrial, Rio Grande/RS,	Nº 100/2015 - ANTAQ	Granel sólido e granel líquido	37.344,88
Terminal Hidroviário Cimbagé	Sagres Terminal Logístico Pelotas Ltda	Rua Conde de Porto Alegre nº 307, Centro, Pelotas/RS	nº 17/2018- ANTAQ	Granel sólido	134.598,36

TABELA16–Terminais de Uso Privado no entorno do Porto

Fonte: ANTAQ. Elaboração: Portos RS.

Os Terminais de Uso Privado, e estações de transbordo situados no entorno do Porto Organizado exercem papel importante para o desenvolvimento do complexo portuário. A modernização e/ou a ampliação destas instalações potencializam a atividade portuária, trazendo maior incremento na movimentação de cargas na região sul e nas hidrovias estaduais.



FIGURA 16—Localização dos Terminais de Uso Privado no entorno do Porto

Fonte: Google Earth/ Portos RS. Elaboração: Portos RS.

### 3 INSTALAÇÕES ACESSÓRIAS DO PORTO

#### 3.1 Energia elétrica

A Portos RS, unidade Pelotas, responde por 2 unidades consumidoras que são abastecidas pela CEEE EQUATORIAL, Empresa Concessionária de Serviços Públicos de Energia Elétrica:

UNIDADES CONSUMIDORAS				
UC	Média de consumo (kWh)		Tensão contratada (V)	Demanda contratada (kW)
	Ponta	Fora de ponta		
Rua Benjamin Constant, 575 – Pelotas/RS	2753	-	220	-
Avenida João Moreira Maciel, 1000 - Humaitá - Porto Alegre/RS	143	1654	380	-

TABELA17–Unidades consumidoras

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

O abastecimento elétrico da unidade de Pelotas dispõe de duas subestações: uma de 300KVA/440V e outra de 225KVA/370V.

No que diz respeito às condições de capacidade de abastecimento a curto, médio e longo prazos, a Concessionária não prevê dificuldades de abastecimento para a atual demanda. No entanto é conveniente destacar que se há previsão de expansão de crescimento das atividades portuárias nos prazos previstos, é necessário que se faça uma consulta prévia através de apresentação de projetos preliminares informando os locais específicos e a real necessidade da demanda pretendida, para que possa desenvolver estudo da rede de distribuição de energia elétrica e posterior liberação da carga solicitada.

#### 3.2 Abastecimento de água

O abastecimento de água nas instalações do Porto de Pelotas é realizado pela concessionária local – Serviço Autônomo de Abastecimento de Água de Pelotas (SANEP). A média mensal de consumo do último ano, cujo usuário consta a Portos RS, foi de 412,17 m<sup>3</sup>.

Caso ocorra aumento de demanda no abastecimento de água nos horizontes de planejamento curto, médio ou longo prazo sem grande expressividade, há infraestrutura disponível para o atendimento, devendo ser avaliada pontualmente alterações relevantes.

## **4 RELAÇÃO SINTÉTICA DOS PROCESSOS E SISTEMAS DE APOIO OPERACIONAL RELATIVOS AO TRÁFEGO**

### **4.1 Processos e sistemas de monitoramento e/ou controle do tráfego aquaviário**

A Portos RS está organizando um arranjo que envolve o Arranjo Produtivo Local - APL, o Centro Tecnológico associado da FURG - Oceantec e empresas de tecnologia de áreas afins. Esse arranjo terá como objetivo criar e desenvolver de forma permanente tecnologia que integre os diversos sensores associados ao VTMI, Sistema de Gestão online para o Porto de Rio Grande. Tal iniciativa poderá ser estendida para o Porto de Pelotas, integrando o sistema Hidroportuário gaúcho de seu porto marítimo até o Porto de Pelotas e sua hidrovia, podendo induzir e dotar a infraestrutura portuária porto Pelotense de novos parâmetros operacionais e ambientais, possibilitando, com o simulador e as tecnologias integrativas, gerar simulações de tráfego robustas e baseadas no uso real das estruturas portuárias. Essa estratégia tende a otimizar custos, reduzir riscos de acidentes e impactos ambientais, reduzir incertezas, parametrizar manobras, abertura e fechamento de barra, áreas de fundeio, resposta a acidentes e capacitação de alto nível para profissionais.

Enquanto aguarda esta evolução para o Porto de Pelotas, atualmente o monitoramento das atracções é realizado através de fiscalização e de vigilância da Autoridade Portuária. O Porto de Pelotas não possui AIS e/ou VTMI constituído.

### **4.2 Processos e sistemas de monitoramento do tráfego terrestre**

A Portos RS, em sua unidade Pelotas, não conta com pátios de caminhões que antecedem o Porto. Os controles de acesso ao Porto são gerenciados pela Autoridade Portuária, e ocorrem a partir da utilização de sistema de controle de acessos, denominado Sistema Porto.

Este processo também tem por objetivo operacionalizar o sistema de identificação e registro eletrônico de ingresso e saída de veículos, mercadorias, unidades cargas e pessoas físicas e jurídicas que exercem atividades no porto, possuindo alternativas de operação em contingência. O sistema proporciona atuação efetiva da Guarda Portuária para promover ações, serviços, atividades, operações e/ou procedimentos discretos e/ou reservados de investigação e diligência, com a finalidade de detectar, dissuadir ou investigar a incidência de ilícitos de qualquer natureza nas áreas, locais, dependências e instalações sob jurisdição e/ou responsabilidade da Portos RS.

O cadastro no sistema Porto, e a liberação de acessos ocorre mediante requerimento eletrônico à área operacional do porto, mantendo as solicitações futuras e agendamentos de operação via sistema.

## **5 LICENCIAMENTO AMBIENTAL**

A licença de operação, emitida pela FEPAM (LO nº 02756/2021), conforme informado na TABELA18, tem por objeto as atividades de gestão e operações portuárias realizadas na área do

Porto Organizado de Pelotas - RS, bem como as operações de dragagem para manutenção do calado nos cais de atracação e bacias de evolução, compreendendo as instalações portuárias terrestres existentes na margem esquerda do Canal São Gonçalo, situadas desde o CADEM até a Doquinha, abrangendo todos os cais, docas, pontes, píeres de atracação e acostagem, armazéns, silos, rampas, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e, ainda, os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Pelotas ou sob sua guarda e responsabilidade, exclusive a área da chácara e SAGRES;

Os Terminais que compõem o Porto Organizado de Pelotas possuem processos de licenciamento junto ao Órgão competente conforme legislação vigente.

Na tabela que segue são apresentadas as informações sobre o licenciamento ambiental do Porto de Pelotas:

LICENÇA AMBIENTAL DO PORTO DE PELOTAS	
Licença ambiental	Licença de Operação – LO
Número de identificação	Nº 02756 / 2021
Data de emissão	09/11/2021
Órgão emissor	Fundação Estadual de Proteção Ambiental – FEPAM - RS
Data de validade	10/09/2025

TABELA18 – Licença ambiental do Porto de Pelotas

Fonte: Diretoria de Qualidade, Saúde, Meio Ambiente e Segurança. Elaboração: Portos RS.

Maiores informações sobre o licenciamento ambiental do Porto podem ser acessadas por meio da página da Portos RS na internet, disponível em: [https://www.portosrs.com.br/site/meio\\_ambiente/pelotas](https://www.portosrs.com.br/site/meio_ambiente/pelotas)

## 6 ISPS CODE

Após os ataques terroristas aos Estados Unidos em 11 de setembro de 2001, a Organização Marítima Internacional (IMO), órgão integrante das Nações Unidas, criou um código internacional de segurança visando aumentar a segurança de embarcações instalações portuárias. Estas regras internacionais de segurança são chamadas International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) e seu seguimento é pré-requisito para a atracação da maior parte dos navios comerciais e de passageiros. Dentre as medidas formalizadas pelo ISPS Code, tem-se:

- Controle rigoroso do fluxo de pessoas e veículos nas instalações portuárias;
- Delimitação do perímetro portuário;
- Cadastro de pessoas e veículos que adentram a instalação portuária; e
- Existência de sistema de vigilância nos limites do porto e na área do cais.

No Brasil, a certificação de portos é realizada pela CONPORTOS – Comissão Nacional de Segurança Pública de Portos, da qual fazem parte membros da Marinha do Brasil, e dos Ministérios da Fazenda, Transportes e Relações Exteriores, entre outros.

Para que um porto seja certificado, uma Avaliação de Risco deve ser efetuada, e depois submetida à CESPOTOS – Comissão Estadual de Segurança Pública dos Portos, Terminais e Vias Navegáveis. Após a aprovação, um Plano de Segurança também deve ser confeccionado e enviado à CESPOTOS para avaliação, e depois deste último executado, a CONPORTOS emite uma Declaração de Cumprimento, que será homologada pela IMO.

No entanto, o porto de Pelotas atualmente realiza apenas operações de navegação interior, e por não receber embarcações de longo curso o porto não possui ISPS CODE.

## 7 VIAS DE CIRCULAÇÃO DO PORTO

### 7.1 Vias de circulação rodoviária

A área encontra-se segregada em duas vias, sendo a primeira integrante do PEL01, área arrendada, e a segunda nas demais áreas do Porto Organizado.

No interior da área portuária a circulação de veículos é efetuada ao longo da faixa do cais, com aproximadamente 100 m de largura, 500 m de comprimento, bom estado de conservação, velocidade máxima permitida 10km/h, com dois sentidos de fluxo, um Gate de acesso e possui áreas de estacionamento no lado externo dos armazéns.

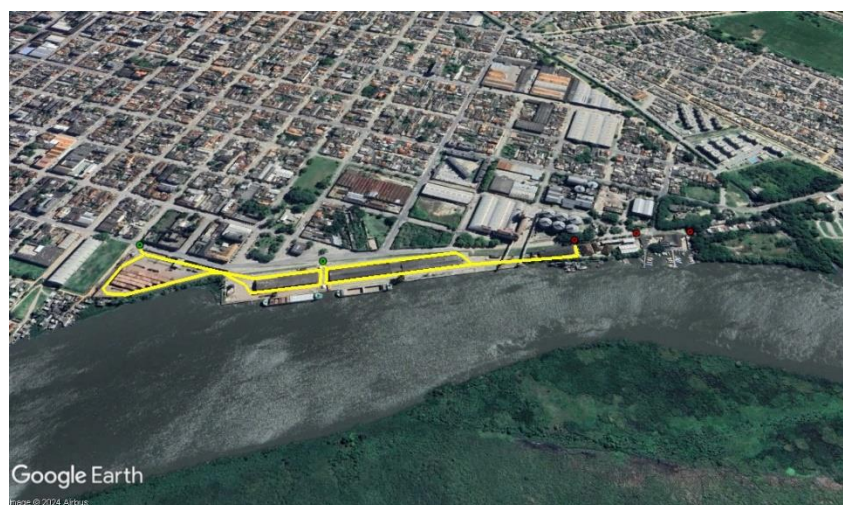


Figura 17 - Vias internas Rodoviárias

Fonte: Google Earth Elaborado: Portos RS

Não há projeção futura de alteração desta configuração das vias internas rodoviárias.

### 7.2 Vias de circulação ferroviária

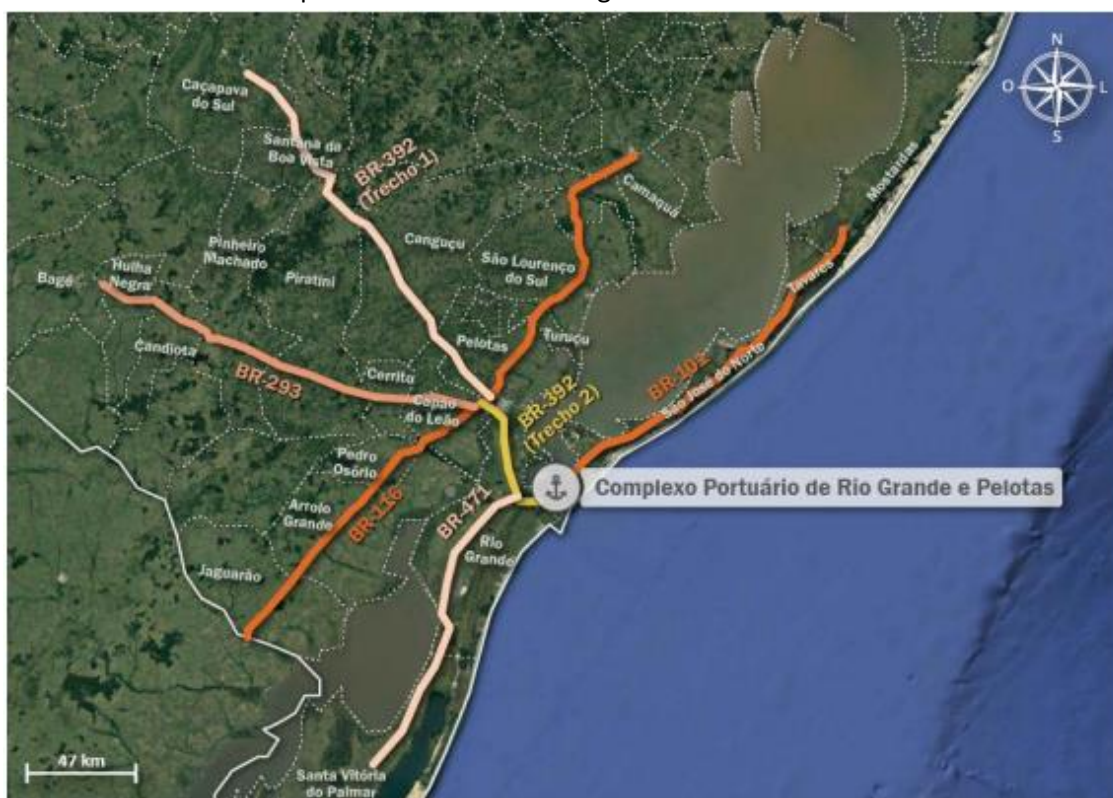
O Porto de Pelotas não possui vias ferroviárias ativas.

## 8 ACESSOS TERRESTRES

O sistema logístico do Estado do RS apresenta-se interligado e em constante manutenção e ampliação. O Porto de Pelotas se interliga a todas as regiões do Estado, e Brasil e países vizinhos pela malha rodoviária.

### 8.1 Rodoviários

Conforme descrito no Plano Mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas e transcrito a seguir, a hinterlândia do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas é composta pelas rodovias BR-293, BR-392, BR-116, BR-471 e BR-101. Conforme demonstrado na Figura 18 verifica-se a existência de duas rotas utilizadas pelos veículos de carga: o Acesso Sul, pela BR-392, e o Acesso Oeste, a partir do entroncamento da BR-116 com a BR-392. A localização das rodovias da hinterlândia pode ser observada na Figura abaixo.



**LEGENDA**

----- Divisão Municipal    ——— Divisão Nacional

Figura 18- Acessos Rodoviários – Rodovias

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio Grande e Pelotas. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado: Portos RS

Conforme Figura 19, o acesso sul é composto pela Av. Visconde da Graça e pelas ruas Saturnino de Brito, Manduca Rodrigues, Alm. Tamandaré, Santos Dumont e Conde de Porto Alegre, na qual encontra-se a portaria do Porto de Pelotas. Por sua vez, no Acesso Oeste os veículos percorrem a Av. Pres. João Goulart e a Praça Vinte de Setembro, seguida das ruas Prof. Dr. Araújo, Tiradentes, Dona Mariana e Conde de Porto Alegre. Apesar de ambos os trajetos convergirem na Rua Conde de Porto Alegre, onde se localiza a portaria mais utilizada para recepção dos veículos de carga do Porto de Pelotas, alguns veículos fazem uso da Rua Benjamim Constant, especialmente para acessar o Armazém A3 e as áreas administrativas do Porto. Além disso, por

conta do sentido único da Rua Manduca Rodrigues, os veículos que utilizam o Acesso Sul retornam à sua hinterlândia de origem por meio das ruas Santa Cruz e Dom Pedro II. Devido ao fato de o Acesso Sul ser o mais utilizado por suas melhores condições para trafegabilidade de caminhões, com frequência, mesmo os motoristas que iniciam seu trajeto pelo Acesso Oeste após percorrer a Rua Prof. Dr. Araújo continuam sua rota pelo Acesso Sul, na Rua Manduca Rodrigues. Todavia, em épocas de safra, alguns veículos inerentes ao transporte de grãos ainda fazem uso das vias que compõem o Acesso Oeste.



**LEGENDA**

- 1- Av. Visconde da Graça
- 2- Rua Saturnino de Brito
- 3- Rua Manduca Rodrigues
- 4- Rua Alm. Tamandaré
- 5- Rua Santos Dumont
- 6- Rua Conde de Porto Alegre
- 7- Av. Pres. João Goulart

- 8- Praça Vinte de Setembro
- 9- Rua Prof. Dr. Araújo
- 10- Rua Tiradentes
- 11- Rua Dona Mariana
- 12- Rua Benjamin Constant
- 13- Rua Santa Cruz
- 14- Rua Dom Pedro II

— Vias pertencentes à hinterlândia

**Figura 19 - Acessos Rodoviários**

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio Grande e Pelotas. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado: Portos RS

Observa-se que as vias pertencentes ao entorno portuário se encontram, de maneira geral, com estados de conservação do pavimento e das sinalizações variando entre bom e regular. Todavia, as condições de sinalização das ruas Benjamin Constant, Santa Cruz e Dona Mariana foram apontadas como ruins, assim como a pavimentação desta última. Na Figura 20 é possível detalhar as vias Rua Benjamin Constant (1), Av. Visconde da Graça (2), Rua Santos Dumont (3) e Rua Conde de Porto Alegre (4).



Figura 20 - Acessos Rodoviários II

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio Grande e Pelotas. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado: Portos RS

## 8.2 Ferroviários

Segundo descreve o Plano mestre do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas, o qual passamos a transcrever a seguir, os principais produtos movimentados nas ferrovias que chegam na região são grãos oriundos da região norte e noroeste do Estado, e fertilizantes, que seguindo o caminho oposto dos grãos, é embarcado em trens para o interior gaúcho.

Conforme consta no atlas socioeconômico do Governo do Estado do Rio Grande do Sul, a malha ferroviária gaúcha, controlada por longo período pela Rede Ferroviária Federal - RFFSA, foi concedida para a iniciativa privada em 1997 à empresa América Latina Logística - ALL que, até 2013, detinha também áreas de concessão do norte da Argentina. A operação de concessão mais recente é da empresa Rumo, nova companhia resultante da fusão Rumo - América Latina Logística – ALL. Com concessão para o período de 1997 a 2027 e operação das malhas dos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e São Paulo é chamada de RMS – Rumo Malha Sul.

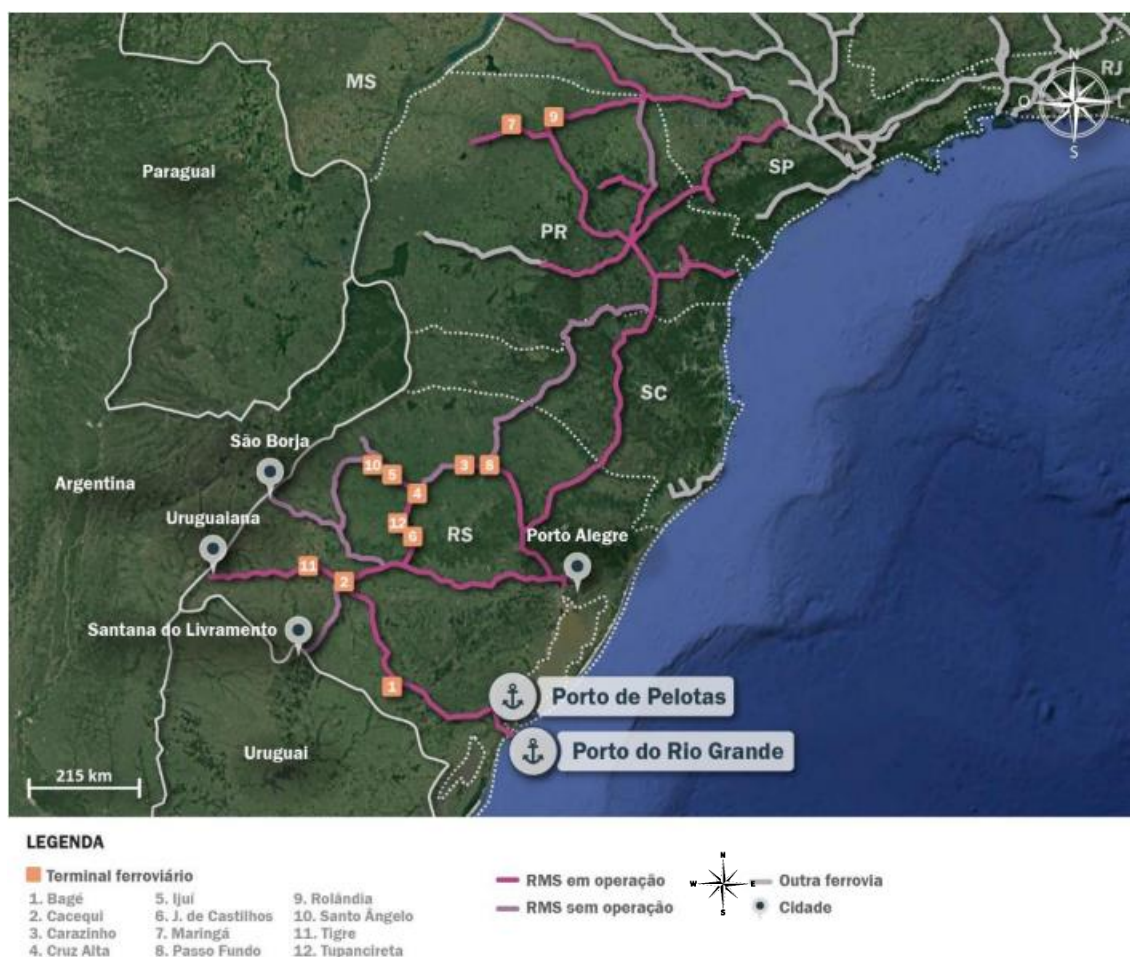
Segundo a ANTT, o Rio Grande do Sul possui uma malha de aproximadamente 3.259 km de linhas e ramais ferroviários utilizados quase exclusivamente para o transporte de cargas. Alguns trechos curtos, mais recentemente, têm sido utilizados para transporte de passageiros como parte de roteiros turísticos. A maior parte apresenta bitola de 1 metro, sendo que apenas 5 km apresentam bitola mista (1,435m), com objetivo de realizar a integração com as malhas argentinas e uruguaias. Atualmente vários trechos ferroviários do estado encontram-se desativados ou só operam em época de safra agrícola.

Ademais, cabe salientar que a RMS já possuiu conexão com ferrovias do Uruguai e da Argentina, como a Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) e Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza (FMGU), respectivamente (ANTT, [201-]b). Conforme indicado na figura abaixo, o intercâmbio entre a malha da RMS com a malha ferroviária Argentina ocorria nos municípios de São Borja e Uruguiana (RS), por sua vez, o intercâmbio com a malha férrea do Uruguai era

realizado por meio do município de Santana do Livramento (RS) promovendo a integração dos países do MERCOSUL.

Com relação à malha ferroviária, toda a sua extensão possui bitola métrica. A velocidade operacional é variável de acordo com as condições da sua estrutura e da geografia da região. Alguns trechos possuem restrição de tráfego para trens com produtos considerados perigosos.

No mapa a seguir é possível visualizar os trechos ferroviários citados.

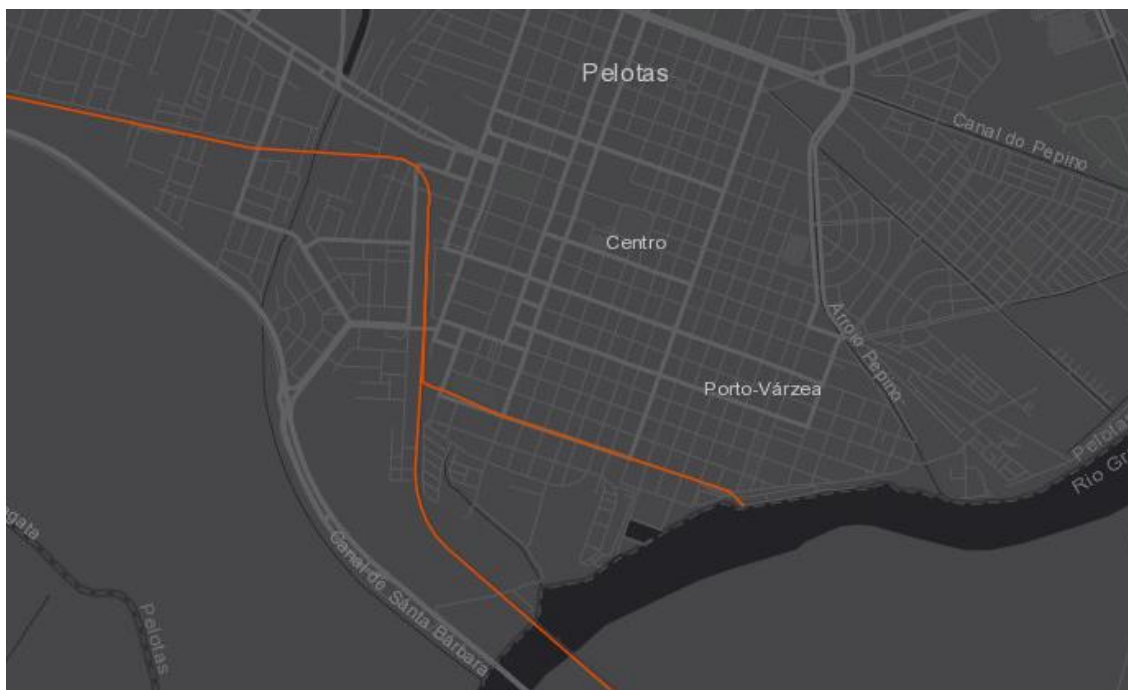


**Figura 21 - Acessos Ferroviários do RS**

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio Grande e Pelotas. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado: Portos RS

No que diz respeito ao Porto de Pelotas, o Ramal do Porto de Pelotas, o qual conecta-se à linha Bagé-Rio Grande, está sem operação comercial de cargas. Além disso, de acordo com o Plano Estadual de Logística e Transportes do Rio Grande do Sul (PELT-RS) cerca de 1 km da linha do referido ramal foi furtado (RIO GRANDE DO SUL, 2017b). Ademais, a Prefeitura Municipal de Pelotas informou que no local em que o ramal estava implantado, ao longo do tempo, ocorreu um processo de urbanização, ocupação da faixa de domínio da ferrovia e supressão da via permanente necessitando de análise de novas alternativas de ligação ao Porto. Em relação à linha Bagé-Rio Grande, que perpassa o município de Pelotas, a prefeitura municipal informou que entre quatro e cinco composições ferroviárias trafegam diariamente pela linha dentro do limite municipal e sem horário pré-definido. Durante essas operações, os trens interrompem o

trânsito de veículos em nove locais por conta da existência de passagens de nível (PN), as quais estão evidenciadas na Figura 22, afetando diretamente a fluidez do trânsito dos veículos e a circulação dos pedestres, assim como a eficiência operacional do modal ferroviário.



**Figura 22 - Acessos Ferroviários**

Fonte: EPL – Portal Ferroviário (<https://portal-ferroviario-epl-geo-epl.gov.br/hub.arcgis.com/maps/ffdd179b3a6495b9f664feb75f7e18d/explore?location=-31.775386%2C-52.341329%2C14.00>)

### 8.3 Dutoviários

O porto não possui ligações dutoviárias.

## 9 ACESSOS AQUAVIÁRIOS

A análise do acesso aquaviário está dividida em quatro subseções: canal de acesso, bacia de evolução, áreas de fundeio e hidrovias.

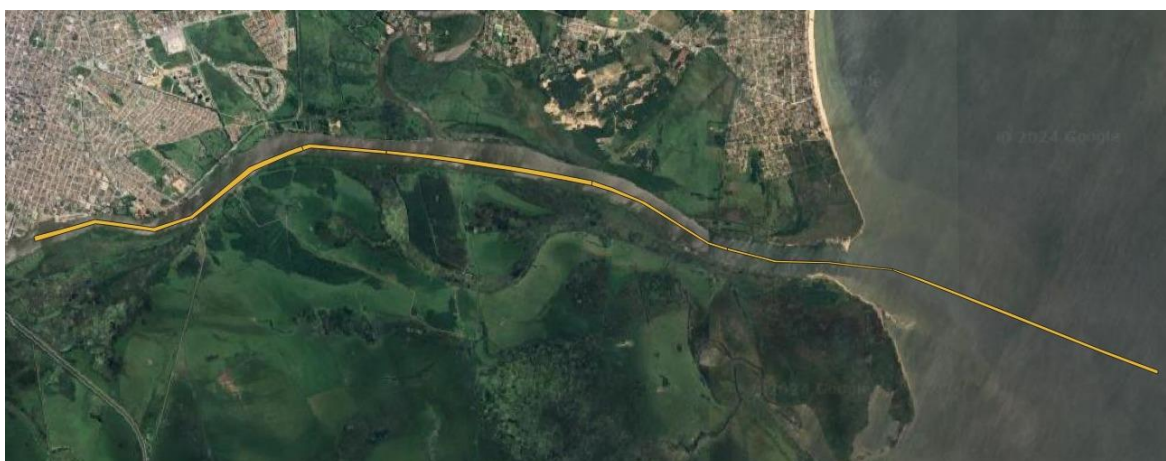
### 9.1 Canal de acesso

O grande potencial brasileiro para operações portuárias é o diferencial logístico do País para ampliar a competitividade na exportação e diminuir os custos dos produtos brasileiros. O atendimento ao transporte marítimo se faz na direção de atender às condições de navegabilidade com profundidades compatíveis com as embarcações que irão demandar as instalações portuárias, de modo a reduzir ao máximo os tempos médios de espera para atracação. Por isso, é fundamental que o País disponha de acessos aquaviários aos portos públicos devidamente sinalizados e com profundidades, larguras e traçados compatíveis com os comprimentos e calados dessas embarcações.

Nesse sentido, o Governo Federal atento a essas necessidades, criou em 2007 a Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR e instituiu o Programa Nacional de Dragagem – PND e o Programa de Aceleração do Crescimento–PAC.

Posteriormente, com a publicação da Leinº12.815/2013, um novo marco regulatório do setor portuário, foi instituído com o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II – PNDII, que possuía, dentre outros objetivos, o de manter as condições de profundidade e segurança estabelecidas no projeto implantado.

O canal de acesso ao Porto de Pelotas é realizado através dos canais do Rio São Gonçalo, o percurso tem aproximadamente 11,6 km e está dividido em 5 canais artificiais cuja geometria oficial dos canais apresenta largura de 80m e profundidade de 6,0 m, contudo, devido a restrições no canal da Barra do São Gonçalo, nas proximidades da Lagoa dos Patos, esses canais operam limitados à largura de 40 metros e profundidade de 4,20 metros.



**Figura 23 - Canal de Acesso**

Fonte: Google Earth: Adaptado a Portaria MINFRA nº 52/2021 Elaborado: Portos RS

GEOMETRIA DOS CANAIS DE ACESSO AO PORTO DE PELOTAS					
Canal de navegação	Geometria do Canal /Trecho				
	Comp. Canal (m)	Sinais náuticos (quantid.)	Largura canal (m)	Inclinação dos taludes	Cota de fundo canal(m)
Barra do São Gonçalo	3.738,00	12	40	01:05	-4,2
Foz do São Gonçalo	2.192,00	5	80	01:05	-6
Araçá	2.151,00	4	80	01:05	-6
Boca do Arroio	2.357,00	5	80	01:05	-6
Engenho	1.164,00	2	80	01:05	-6
Bacia do Porto de Pelotas	500	2	200	-	-6

**Tabela 19 - Canal de Acesso**

Fonte: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento de Porto Alegre (2019) Elaboração: Portos RS.

A Marinha do Brasil com base na Normas da Autoridade Marítima, elaborou as Normas e procedimentos da Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul, onde contém as possíveis

restrições e obstáculos para navegação, zona de Praticagem, e procedimentos operacionais estão disponíveis em: <https://www.marinha.mil.br/cprs/npcp>, bem como no Regulamento de Exploração do Porto de Pelotas disponível em: [https://www.portosrs.com.br/site/comunidade\\_portuaria/pelotas/regulamento\\_exploracao](https://www.portosrs.com.br/site/comunidade_portuaria/pelotas/regulamento_exploracao).

Importante destacar que a administração portuária, desde já, não está medindo esforços em viabilizar a manutenção adequada de seu canal de acesso para que não tenhamos mais dragagens esparsas, seja pela burocracia ou pela falta de recursos, que podem afetar a operacionalidade do Porto.

## 9.2 Baía de evolução

O porto possui uma baía de evolução, frontal ao Cais Comercial, possuindo (L) 150,00 m x (C)500 m, e 6m de profundidade (calado de 5,18m) delimitada pelo polígono com os seguintes vértices:

Latitude (S)	Longitude (W)
31° 46' 57,36758"	52° 20' 08,41444"
31° 47' 02,2909"	52° 20' 07,5176"
31° 46' 59,5018"	52° 19' 48,8062"
31° 46' 54,57806"	52° 19' 49,70291"

Abaixo, são apresentadas as bacias de evolução do Porto de Pelotas, posicionando-as em carta náutica e imagem de satélite:



**FIGURA24–BACIAS DE EVOLUÇÃO**

Fonte: Google Earth/ Portos RS. Elaboração: Portos RS.

**9.3 Áreas de fundeio**

A área de fundeio do Porto de Pelotas está situada no extremo oeste do cais do porto e é delimitada pelo polígono com os seguintes vértices:

Latitude 31° 47' 10" S Longitude 052° 20' 40" W

Latitude 31° 47' 05" S Longitude 052° 20' 18" W

Latitude 31° 47' 14" S Longitude 052° 20' 15" W

Latitude 31° 47' 20" S Longitude 052° 20' 34" W



**Figura 25 - Poligonais de Áreas de Fundeio**

Fonte: Google Earth / NPCP RS. Elaboração: Portos RS.

Além da área supracitada podemos mencionar a Área de Fundeio Hotel localizada na lagoa dos Patos, destinada às embarcações que não possam trafegar, no período noturno, pelos canais artificiais da Lagoa dos Patos, cujo o calado é de 5,18m e está representada na figura abaixo.

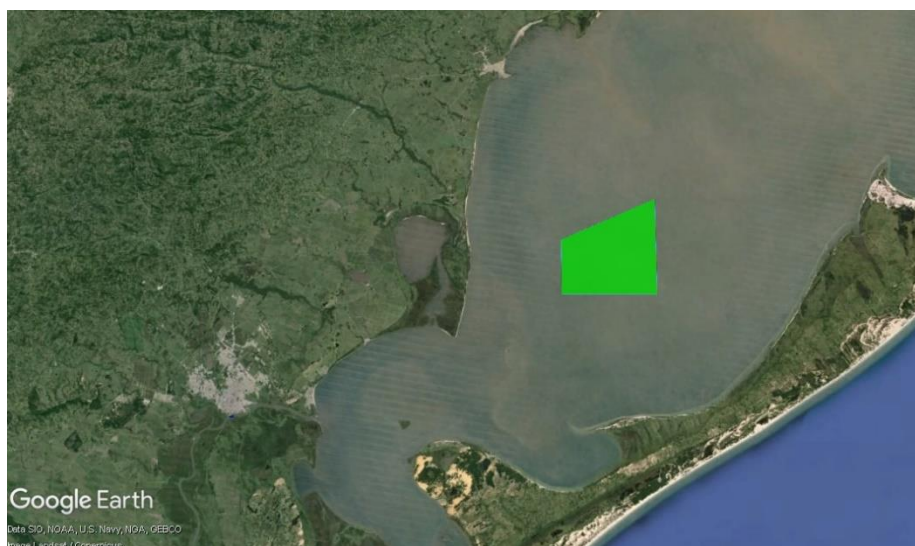


Figura 26 - Áreas de Fundeio Hotel

Fonte: Google Earth. Elaboração: Portos RS

#### 9.4 Hidrovias

O acesso hidroviário ao Porto de Pelotas é realizado através complexo hidroviário da Lagoa dos Patos, que ao Norte interliga o Porto às hidrovias interiores e suas instalações portuárias e porto de Porto Alegre e ao sul ao Porto Rio Grande, por onde permite a comunicação de Pelotas ao Oceano Atlântico.

A malha hidroviária interior do Rio Grande do Sul compreende mais de 758 km de extensão, pelas águas da Lagoa dos Patos, Lago Guaíba, Rio São Gonçalo, Delta do Jacuí, Rios dos Sinos, Caí, Jacuí e Taquari, podendo chegar a mais de 1056 km se somados aos canais do complexo hidroviário da Lagoa Mirim.

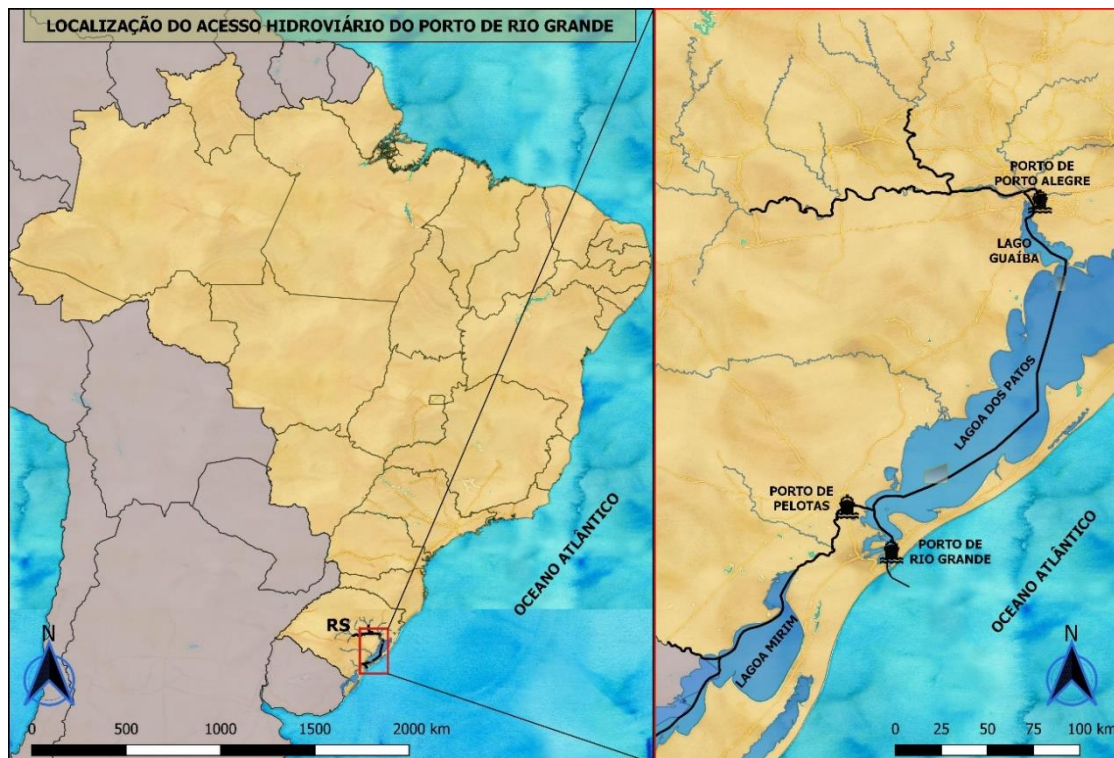


FIGURA27—Localização do Acesso Hidroviário do Porto de Pelotas

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Na porção Sul da Lagoa dos Patos, através dos canais do Rio São Gonçalo é possível acesso ao Porto Organizado de Pelotas e ao complexo hidroviário da Lagoa Mirim, um futuro ponto de integração das relações comerciais entre o Brasil e o Uruguai, com a implantação da hidrovía transnacional Brasil – Uruguai.

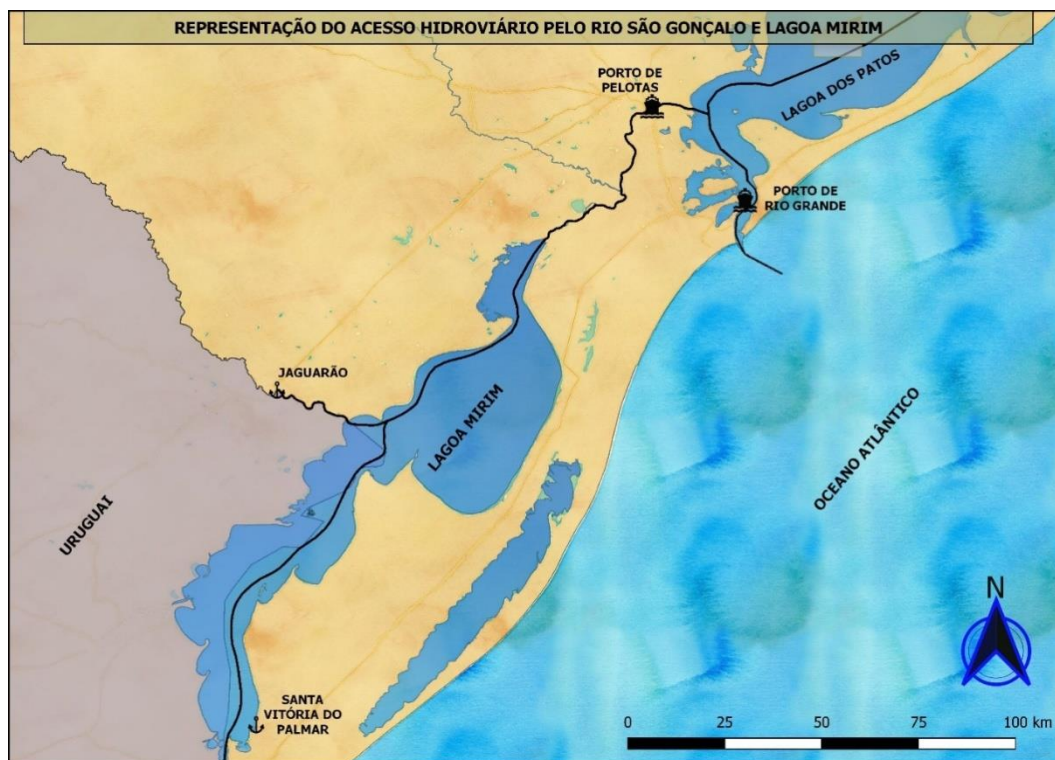


FIGURA28–Acesso Hidroviário do Porto do Pelotas - Lagoa Mirim

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Ainda não há navegação comercial no acesso à Lagoa Mirim, porém este foi objeto de Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental da Hidrovia Brasil-Uruguai (EVTEA) em 2014, abrangendo os rios navegáveis do leste uruguaio e a rede hidroviária do Rio Grande do Sul. A partir deste estudo, em 2016, começou-se um planejamento de execução dos projetos para possibilitar a navegabilidade da Lagoa Mirim, pois este é um elo fundamental do transporte aquaviário entre os dois países. A licitação da Dragagem da lagoa mirim está prevista para fevereiro de 2024.

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DA LAGOA MIRIM		
<b>TRECHO: Santa Vitória do Palmar - Porto Alegre</b>		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
2,50	552	1.800
<b>TRECHO: Portos Uruguaios - Porto Alegre</b>		
Calado (m)	Distância	Embarcação – Tipo (t)
2,50	472 km (Tacuarua)	1.800
	538 km (La Charqueada)	
<b>TRECHO: Portos Uruguaios - Rio Grande</b>		
Calado (m)	Distância	Embarcação – Tipo (t)
2,50	262 (Tacuari)	1.800
	328 (La Charqueada)	
<b>TRECHO: Jaguarão - Rio Grande</b>		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
2,50	250	1.800

TABELA20– Distâncias de navegação da Lagoa Mirim

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande - 2019

O acesso hidroviário ao Porto de Pelotas é realizado através dos canais da Lagoa dos Patos conforme figura abaixo:

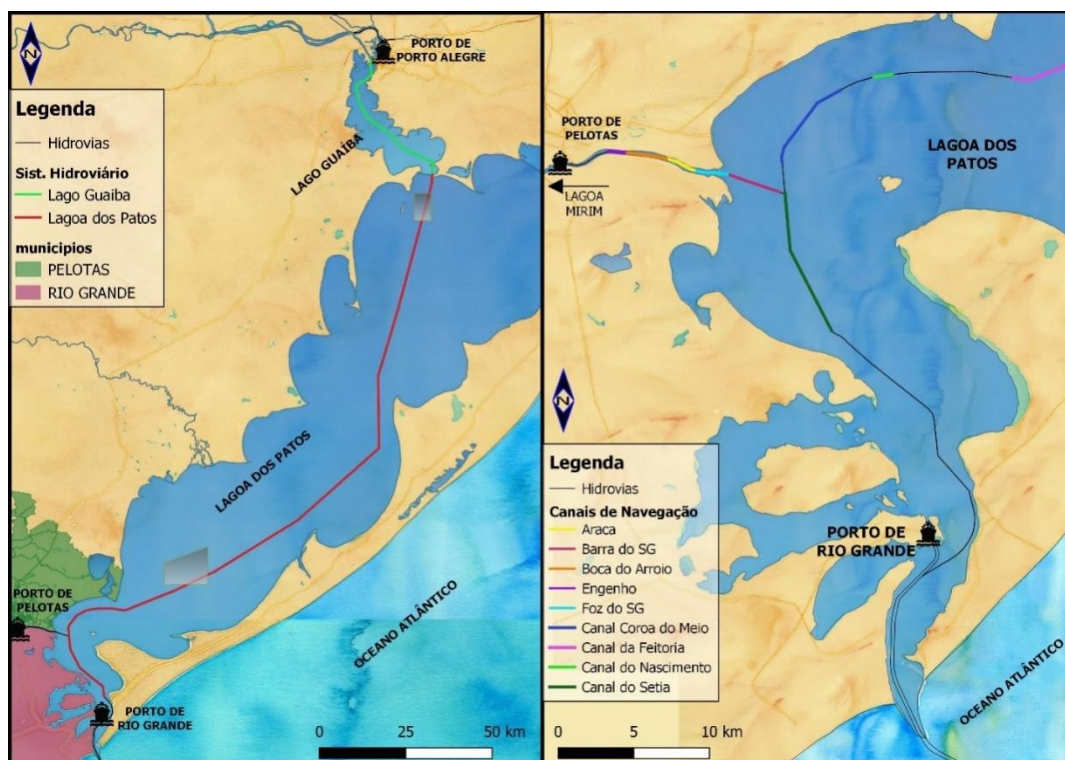


FIGURA29–Acesso Hidroviário ao Porto de Pelotas

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

NaTABELA21, são apresentadas a geometria dos canais da Lagoa dos Patos e a quantidade de sinais náuticos de cada canal de navegação.

GEOMETRIA DOS CANAIS DA LAGOA DOS PATOS					
Canal de navegação	Geometria do Canal /Trecho				
	Comp. Canal (m)	Sinais náuticos (quantid.)	Largura canal (m)	Inclinação dos taludes	Cota de fundo canal(m)
Feitoria	17.191,00	24	80	01:05	-6
Nascimento	400,00	5	80	01:05	-6
Coroa do Meio	7.125,00	11	80	01:05	-6
Setia	10.500,00	25	80	01:05	-6

TABELA21– Geometria dos Canais da Lagoa do Patos

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

A Lagoa dos Patos é, segundo Kjerfve, B. (1986), a maior lagoa costeira estrangulada do mundo, com área superficial de cerca de 10.360 km<sup>2</sup>. Essas grandes dimensões e o alongamento existente junto ao seu eixo longitudinal (NE-SO), permite a navegação de longas distâncias para o interior do Estado interligando pelos seus mais de 258 km a Barra de Rio Grande ao Farol de Itapuã no Norte da Lagoa, junto à região metropolitana de Porto Alegre.

Pelos canais navegáveis formados pela Lagoa dos Patos, Lago Guaíba e Delta do Jacuí é possível percorrer um estirão navegável de aproximadamente 320 km com calado oficial de 17 pés, desde o Porto de Rio Grande até o III Polo Petroquímico do RS em Triunfo, sem obstáculos naturais.

A Lagoa dos Patos pode ser dividida pelo seu comportamento hidrodinâmico em região estuarina e região lagunar. A região estuarina está compreendida entre a Barra de Rio Grande e a Ponta da Feitoria e é onde estão inseridos os canais artificiais da lagoa conforme pode ser observado na FIGURA29.

A região lagunar está compreendida na porção setentrional da Lagoa dos Patos entre a ponta da Feitoria e as proximidades do Farol de Itapuã, onde recebe as águas do Lago Guaíba. Suas profundidades são naturais e apresentam mais de 6,5 metros junto ao seu eixo longitudinal o que garante um estirão navegável por toda sua extensão (cerca de 180 km) para o calado oficial das hidrovias interiores (17 pés).

Na região lagunar o balizamento é feito por meio de 25 sinais náuticos que delimitam as áreas para a navegação interior, cabotagem e de longo curso, indicando a presença de perigos isolados como cascos soçobrados e bancos de areia e o acesso aquaviário aos municípios de São Lourenço do Sul, Arambaré e Tapes, conforme pode ser observado na FIGURA30.

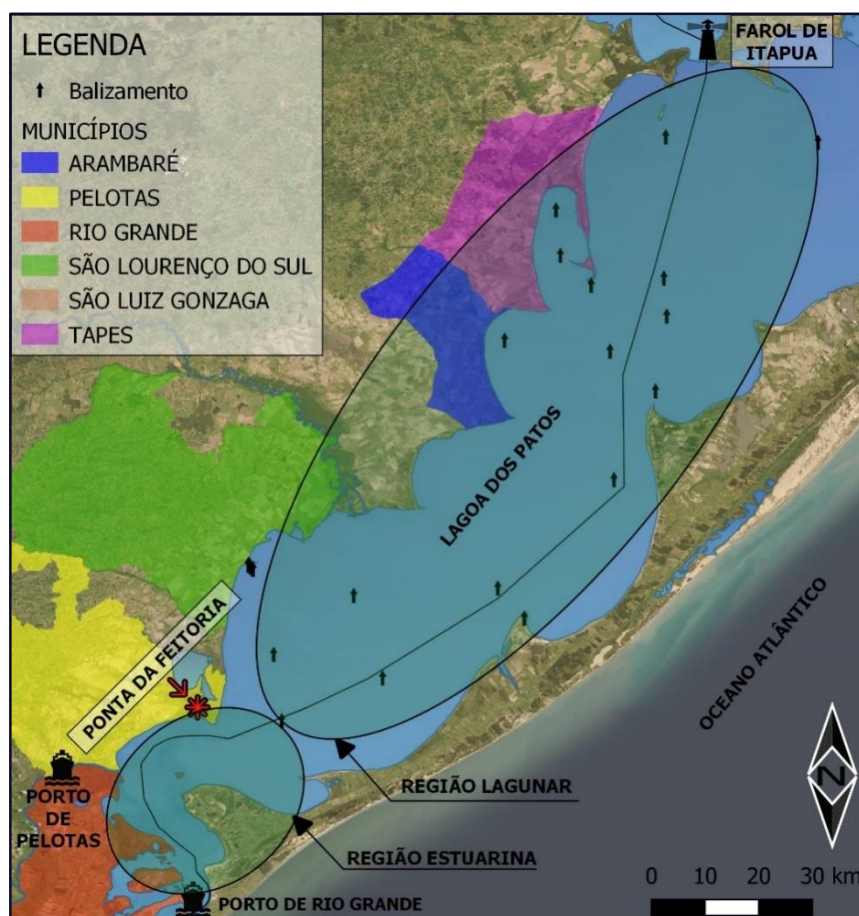


FIGURA30—Áreas e sinais náuticos da Lagoa dos Patos

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Ao norte da Lagoa dos Patos, junto ao complexo hidroviário do Guaíba e Delta do Jacuí, estão instalados importantes Terminais Portuários e o Porto organizado de Porto Alegre, junto a região metropolitana de Porto Alegre, que forma com a região de Caxias do Sul o principal polo industrial do estado.

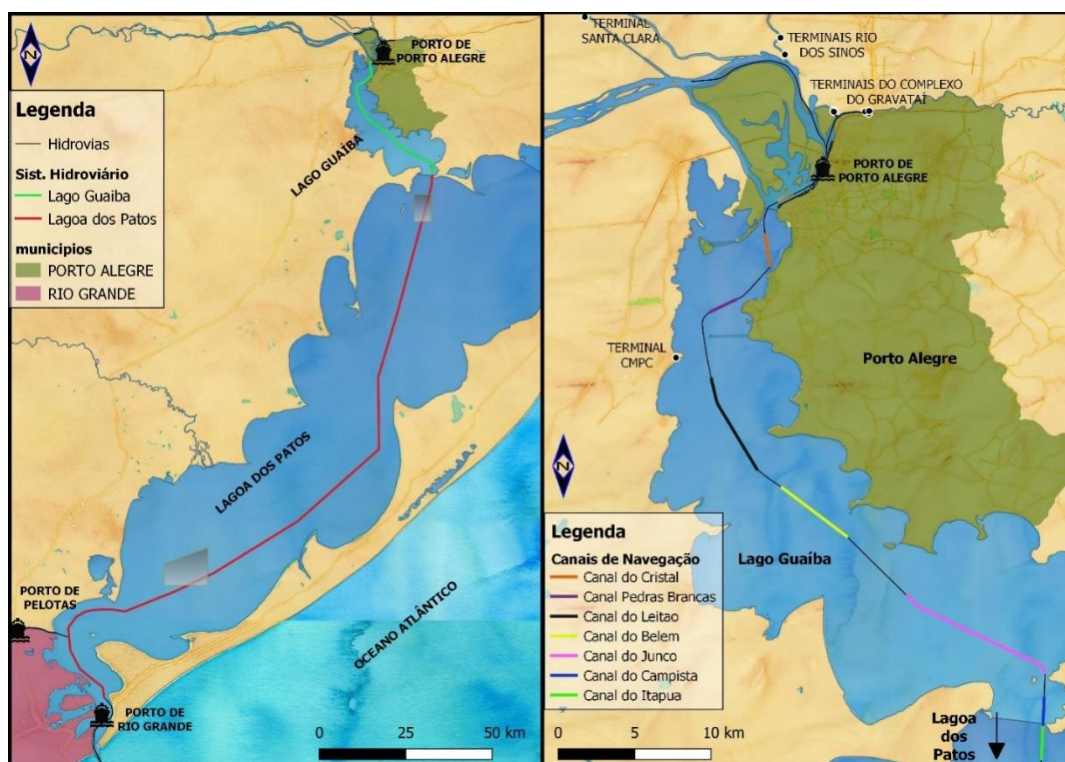


FIGURA31–Acesso Hidroviário ao Porto de Pelotas e terminais portuários da região

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

A geometria oficial dos canais de navegação do acesso hidroviário entre o Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas, e o complexo Portuário de Porto Alegre apresenta profundidades mínimas de 6 metros e larguras de 80 metros, sendo essas reduzidas para 50 metros desde o Porto de Porto Alegre até o Terminal Santa Clara, junto ao III Polo Petroquímico e Complexo portuário no Rio Gravataí, onde as profundidades mínimas variam de 6 metros à 4 metros (canal mais distante).

GEOMETRIA DOS CANAIS DO DELTA DO JACUÍ					
Canal de navegação	Geometria do Canal /Trecho				
	Comp. Canal (m)	Sinais náuticos (quantid.)	Largura canal (m)	Inclinação dos taludes	Cota de fundo canal(m)
Rio das Balsas	2.500,00	21	50	01:05	-6
Furadinho	2.800,00	9	50	01:05	-6
Navegantes	500,00	5	50	01:05	-6

**TABELA22– Geometria dos Canais do Delta do Jacuí**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

GEOMETRIA DOS CANAIS DO RIO GRAVATAÍ					
Canal de navegação	Geometria do Canal /Trecho				
	Comp. Canal (m)	Sinais náuticos (quantid.)	Largura canal (m)	Inclinação dos taludes	Cota de fundo canal(m)
Saco do Cabral	800,00	4	50	01:05	-6
Humaitá	980,00	1	50	01:05	-6
Tergasul	700,00	-	50	01:05	-6
Foz do Gravataí	2500	-	30	01:05	-4

**TABELA23– Geometria dos Canais do Rio Gravataí**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

GEOMETRIA DOS CANAIS DO LAGO GUAÍBA					
Canal de navegação	Geometria do Canal /Trecho				
	Comp. Canal (m)	Sinais náuticos (quantid.)	Largura canal (m)	Inclinação dos taludes	Cota de fundo canal(m)
Bacia do Porto de Porto Alegre	744,00	4	450	-	-6
Cristal	2.300,00	7	80	01:05	-6
Pedras Brancas	1.800,00	8	80	01:05	-6
Leitão	7.310,00	13	80	01:05	-6
Belém	5.500,00	5	80	01:05	-6
Junco	10.650,00	15	80	01:05	-6
Campista	1.700,00	6	80	01:05	-6
Itapuã	2.450,00	5	80	01:05	-6

**TABELA24– Geometria dos Canais do Lago Guaíba**

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

A gestão do acesso hidroviário do Porto de Pelotas é realizada pela Portos RS, sendo necessárias, a manutenção da sinalização náutica através da substituição, reparos e fiscalização de mais de 230 sinais localizados nos acessos entre o limite norte do complexo portuário do Rio Grande, região metropolitana de Porto Alegre e o Porto de Pelotas. A fiscalização das características de projeto dos canais é realizada por meio de levantamentos hidrográficos, observações e acompanhamento histórico. A Portos RS é também responsável pela manutenção dos mais de 310 km de acesso hidroviário dos Portos do Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, dos quais 236 km apresentam profundidades naturais entre 6,5m e 7m e cerca de 74 km exigem dragagens periódicas para manter as profundidades de 6 metros para garantir o calado oficial de 17 pés (5,18m).

A navegação da Lagoa dos Patos e Lago Guaíba é regulamentada pela NPCF-CFPA, emitida pela Capitania Fluvial de Porto Alegre, onde, conforme item 0503, embarcações que transportem cargas perigosas ou embarcações com mais de 111 metros de comprimento poderão trafegar nos canais da Feitoria e Itapuã apenas em período diurno. No período compreendido entre o

pôr do sol e o nascer do sol, as embarcações poderão fundear nas áreas Alfa, Bravo, Charlie e Hotel, cujas especificações estão apresentadas na NPCP-CFPA e representadas na FIGURA32.

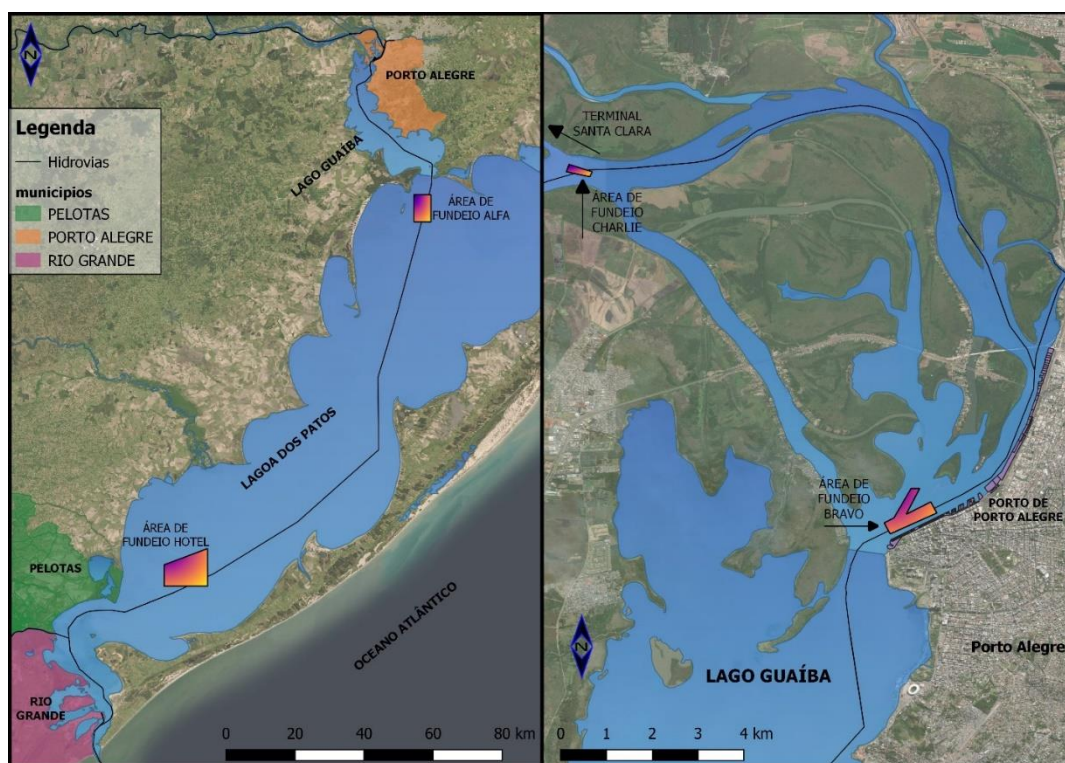


FIGURA32– Especialização das Áreas de Fundeio do Acesso Hidroviário do Porto do Rio Grande

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Ainda, junto ao acesso aquaviário do Porto de Pelotas, temos as áreas de fundeio da Barra do São Gonçalo e do Porto de Pelotas, localizadas junto a desembocadura do Rio São Gonçalo na Lagoa dos Patos e em frente ao Porto de Pelotas, respectivamente. Ambas áreas de fundeio são objeto de estudo da Portos RS, no intuito de torna-las funcionais e oficiais.

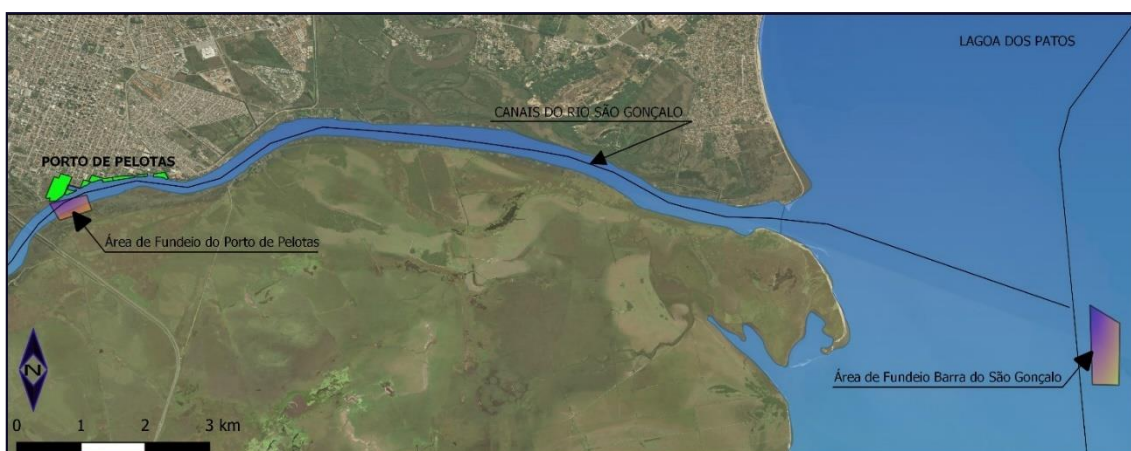


FIGURA33–Áreas de Fundeio do Porto de Pelotas

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

A área de fundeio da Barra do São Gonçalo não está oficializada e é utilizada apenas por barcas com destino nos terminais instalados junto ao complexo portuário de Pelotas. Contudo, a área de fundeio do Porto de Pelotas, apesar de oficial, está parcialmente localizada sobre áreas de terra e não vem sendo regularmente utilizada para o fundeio de embarcações.

A Navegação Interior de Travessias é realizada transversalmente aos cursos dos rios, canais, lagos, lagoas, baías, angras e enseadas, sempre em águas interiores, ligando pontos de margens, como transporte sobre águas entre localidades ou interligação de rodovias ou ferrovias, em território estadual.

É competência executiva do Estado do Rio Grande do Sul outorgar (delegar, “autorizar”, liberar) a prestação de serviço de transporte aquaviário intermunicipal transversal (travessias), cujo percurso esteja inserido na área de abrangência dos respectivos sistemas rodoviário ou ferroviário estadual.

A navegação interior de travessias se estabelece através de outorgas a empresas de navegação, de natureza privada, mediante licitações, especialmente atendendo a grandes fluxos de transporte.

As normas de funcionamento e fiscalização das referidas travessias, no exercício de Poder Concedente, é exercido pela Secretaria de Logística e Transportes – SELT.

Compete, então à SELT a elaboração dos processos de delegação para a exploração dos serviços de transporte aquaviário no território do Estado. Ainda, elabora cálculos tarifários, os quais são encaminhados ao Poder Regulador, representado pela Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos Delegados do Estado do Rio Grande do Sul – AGERGS, nos termos da Lei Estadual n. 10.931, de 09 de janeiro de 1997.

A navegação interior de travessias se estabelece, também, através de outorgas a empresas de navegação, de natureza privada, mediante licitações, atendendo a pequenos fluxos de transporte.

Estas travessias, na sua maioria de importância econômica localizada, foram autorizadas ainda pela extinta Superintendência Nacional da Marinha Mercante – SUMAMAM. As mesmas, em sua maioria, são coordenadas por prefeituras na condição de implementação de uma política pública de transporte intermunicipal, eis que inviáveis economicamente.

As travessias de carga entre os municípios de Rio Grande e São José do Norte, na Lagoa dos Patos, a Travessia entre São Jerônimo e Triunfo, no Rio Jacuí e a Travessia entre General Câmara e Taquari no Rio Taquari apresentam maior importância social e econômica para suas regiões, sendo as únicas travessias geridas pela Portos RS que apresentam evidente viabilidade econômica.

Contudo, as travessias de Passageiros entre os municípios de Rio Grande e São José do Norte, São Jerônimo e Triunfo e Porto Alegre e Guaíba geridas pela METROPLAN, também apresentam grande movimentação e, embora não geridas pela Portos RS, demandam serviços cuidados por parte da autoridade Hidroportuária que é a responsável no Estado pela manutenção das suas vias navegáveis.

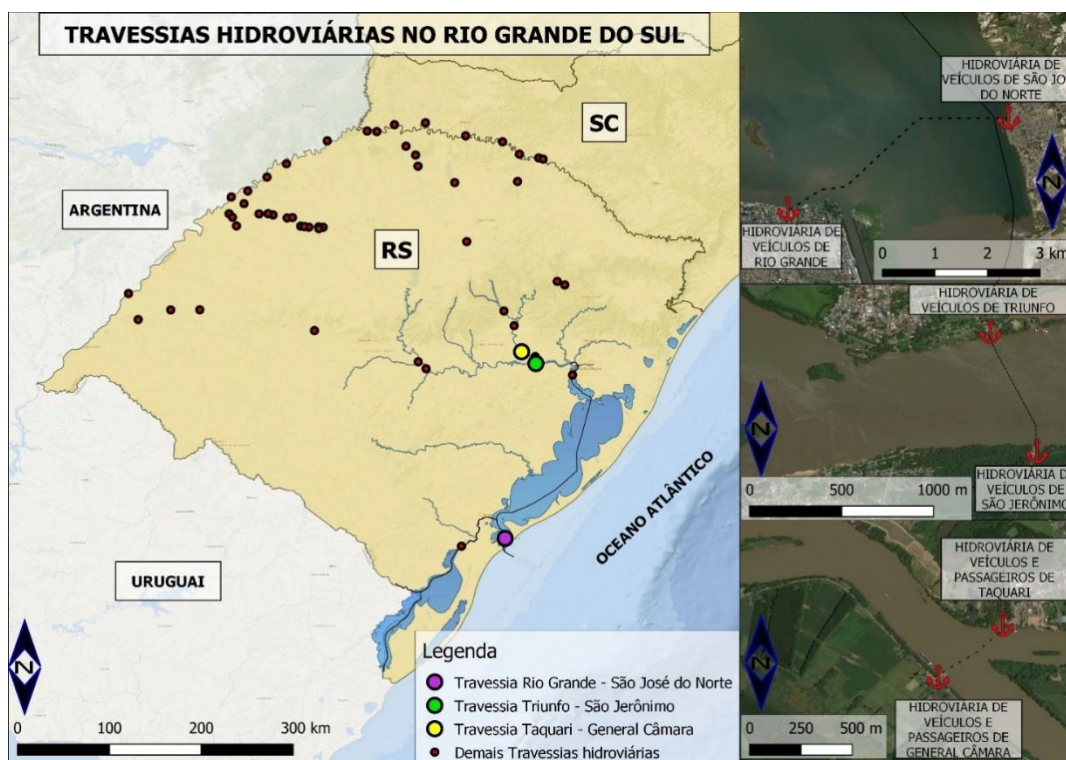


FIGURA34—Espacialização das Travessias Hidroviárias do RS

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

As Hidrovias Interiores do Rio Grande do Sul apresentam ainda, barragens e eclusas junto aos canais de São Gonçalo, Rio Jacuí e Rio Taquari e embora sejam de competência da União, são necessárias para o aumento do estirão navegável da navegação interior.

Como as embarcações devem passar por processos de eclusagem, que podem ter a duração de até uma hora, as eclusas podem ser consideradas como pontos limitadores à capacidade da hidrovia.

Na TABELA 25 e a FIGURA 35 a seguir estão as localizações das cinco barragens/eclusas existentes na rede hidroviária interior do Rio Grande do Sul.

RELAÇÃO DE BARRAGENS/ECLUSAS DO RIO GRANDE DO SUL		
Barragem/Eclusa	Hidrovia	Cidade
Fandango	Rio Jacuí	Cachoeira do Sul
Anel de Dom Marco	Rio Jacuí	Rio Pardo
Amarópolis	Rio Jacuí	General Câmara
Bom Retiro	Rio Taquari	Bom Retiro do Sul
São Gonçalo	Canal de São Gonçalo	Capão do Leão

TABELA25— Relação das Barragens e Eclusas junto às Hidrovias Interiores do RS

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

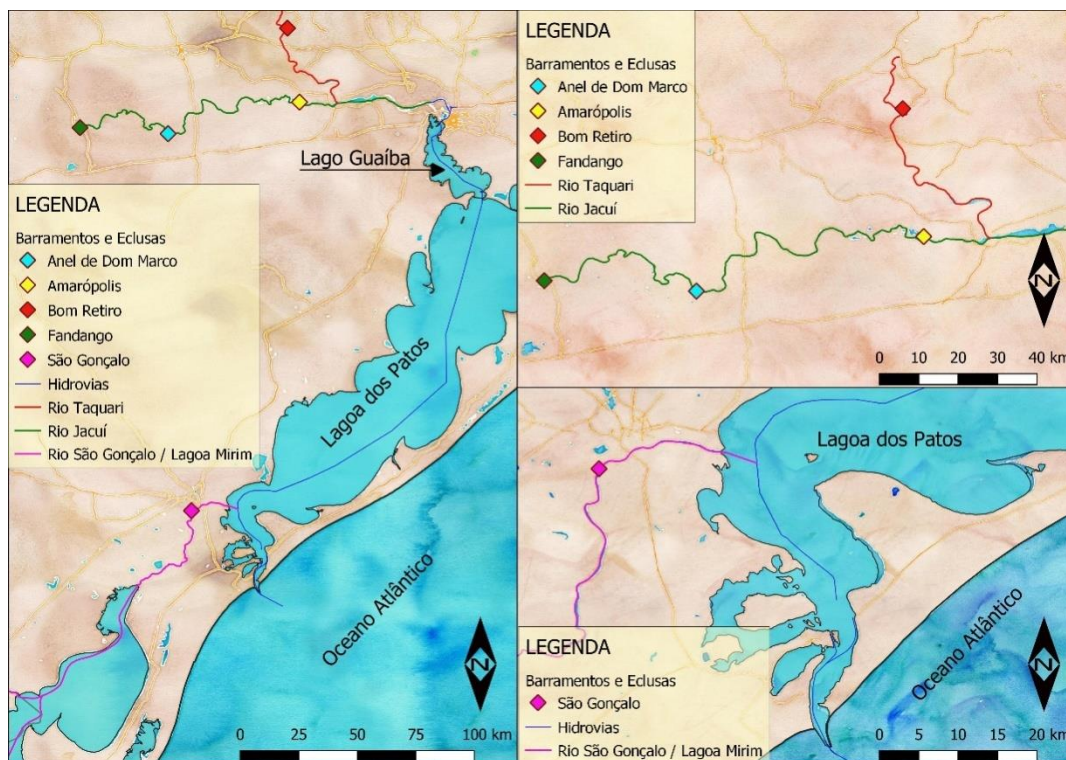


FIGURA35 – Barragens e Eclusas do acesso hidroviário do Porto do Rio Grande

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

Nas tabelas abaixo, estão apresentadas as distâncias características da navegação interior.

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DO RIO JACUÍ		
<b>TRECHO: Cachoeira do Sul - Porto Alegre</b>		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
2,50	227	1.800
<b>TRECHO: Cachoeira do Sul–Rio Grande</b>		
Calado (m)	Distância	Embarcação – Tipo (t)
2,50	547 km	1.800
<b>TRECHO: Charqueadas –Polo Petroquímico</b>		
Calado (m)	Distância	Embarcação – Tipo (t)
4,50	34	1.800

TABELA26– Distâncias de navegação do Rio Jacuí

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DO RIO TAQUARÍ		
<b>TRECHO: Estrela - Porto Alegre</b>		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
2,50	142	1.800
<b>TRECHO: Estrela–Rio Grande</b>		
Calado (m)	Distância	Embarcação – Tipo (t)
2,50	462 km	1.800

TABELA27– Distâncias de navegação do Rio Taquarí

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande - 2019

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DO RIO CAÍ		
TRECHO: Morretes - Pelotas		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
2,50	299	1.800

**TABELA28– Distâncias de navegação do Rio Caí**

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande - 2019

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DO RIO DOS SINOS		
TRECHO: Canoas – Rio Grande		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
2,50	335	1.800

**TABELA29– Distâncias de navegação do Rio dos Sinos**

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande - 2019

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DO RIO GRAVATAÍ		
TRECHO: Canoas – Rio Grande		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
5,18	328	3.500

**TABELA30– Distâncias de navegação do Rio Gravataí**

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande - 2019

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DO RIO (LAGO) GUAÍBA		
TRECHO: Porto Alegre – Rio Grande		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
5,18	320	3.500
TRECHO: Guaíba – Rio Grande		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
5,18	305	4.000

**TABELA31– Distâncias de navegação do Rio (Lago) Guaíba**

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande - 2019

DISTÂNCIAS DE NAVEGAÇÃO DO RIO SÃO GONÇALO R LAGOA DOS PATOS		
TRECHO: Canoas – Rio Grande		
Calado (m)	Distância (Km)	Embarcação – Tipo (t)
5,18	268	3.100

**TABELA32– Distâncias de navegação do Rio São Gonçalo e Lagoa dos Patos**

Fonte: PDZ Porto do Rio Grande - 2019. Elaboração: Adaptado do PDZ Porto do Rio Grande - 2019

Por fim, apresentada as condições de projeto das hidrovias que interligam os Portos interiores é de suma importante destacar os eventos de maio de 2024 no Estado do Rio Grande do Sul. Trata-se da maior catástrofe climática enfrentada pelo Estado. As chuvas severas provocaram o transbordamento dos rios ocasionando uma enchente que trouxeram danos humanos, com a perda de vidas, e danos materiais e ambientais, com a destruição de moradias, estradas e pontes, assim como o comprometimento do funcionamento de instituições públicas locais e regionais e a interdição de vias públicas. Os eventos são considerados de grande intensidade, sendo classificados como desastres de Nível III. Neste sentido, a Portos RS vem trabalhando em conjunto com o Governo Federal para o levantamento da situacional das hidrovias do Estado a fim de promover as intervenções necessárias para sua manutenção e preservação das características apresentadas neste capítulo.

### **9.5 Acostagem**

O Porto de Pelotas dispõe de um cais acostável com 500m de extensão, 20m de largura e profundidade de 5,18m, acomodando 5 berços de atracação conforme designados na Tabela a seguir. A estrutura do cais é constituída de caixões de concreto armado com células preenchidas de concreto ciclópico e areia, assentes sobre enrocamento de pedra (cais de gravidade).

Maiores detalhes sobre os berços de atracação encontram-se disponíveis na base georreferenciada do PDZ e na Tabela 33 abaixo:

Identificador do Berço	Código Berço ANTAQ	Características Construtivas	Comprimento (m)	Profundidade (m)	Calado (m)	Perfil das Cargas
A3L - 104	PETL104	A estrutura do cais é constituída de caixões de concreto armado com células preenchidas de concreto ciclópico e areia, assentes sobre enrocamento de pedra (cais de gravidade).	60	6	5,18	Carga Geral / Granel Sólido
A3 - 103	PETA103	A estrutura do cais é constituída de caixões de concreto armado com células preenchidas de concreto ciclópico e areia, assentes sobre enrocamento de pedra (cais de gravidade).	120	6	5,18	Carga Geral / Granel Sólido
A2 - 102	PETA102	A estrutura do cais é constituída de caixões de concreto armado com células preenchidas de concreto ciclópico e areia, assentes sobre enrocamento de pedra (cais de gravidade).	120	6	5,18	Carga Geral / Granel Sólido
A1 - 101	PETA101	A estrutura do cais é constituída de caixões de concreto armado com células preenchidas de concreto ciclópico e areia, assentes sobre enrocamento de pedra (cais de gravidade).	120	6	5,18	Carga Geral
A1L - 100	PETA100	A estrutura do cais é constituída de caixões de concreto armado com células preenchidas de concreto ciclópico e areia, assentes sobre enrocamento de pedra (cais de gravidade).	80	6	5,18	Carga Geral

Tabela 33 - Acostagem  
Fonte: Portos RS.

## 10 INTERFERÊNCIA DO PLANO DIRETOR URBANO DO MUNICÍPIO NAS ÁREAS DO PORTO ORGANIZADO

O plano mestre do complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas, nos traz uma síntese do Plano Diretor Municipal de Pelotas, bem com uma análise de seu local de ocupação e entorno no qual passamos a transcrever.

O uso do solo e a ocupação do município de Pelotas sofreram alterações ao longo de sua história, marcada por períodos prósperos, como o do Ciclo Charqueador, que permitiu o desenvolvimento do núcleo urbano da cidade. A ocupação urbana é definida pela preservação do patrimônio histórico presente em grande parte do território pelotense, a exemplo da área em que o Porto de Pelotas está inserido. A questão ambiental é um fator determinante no PDM do município, condicionando o planejamento e a gestão urbana na cidade. O uso e a ocupação do solo em Pelotas estão representados na Figura 36.

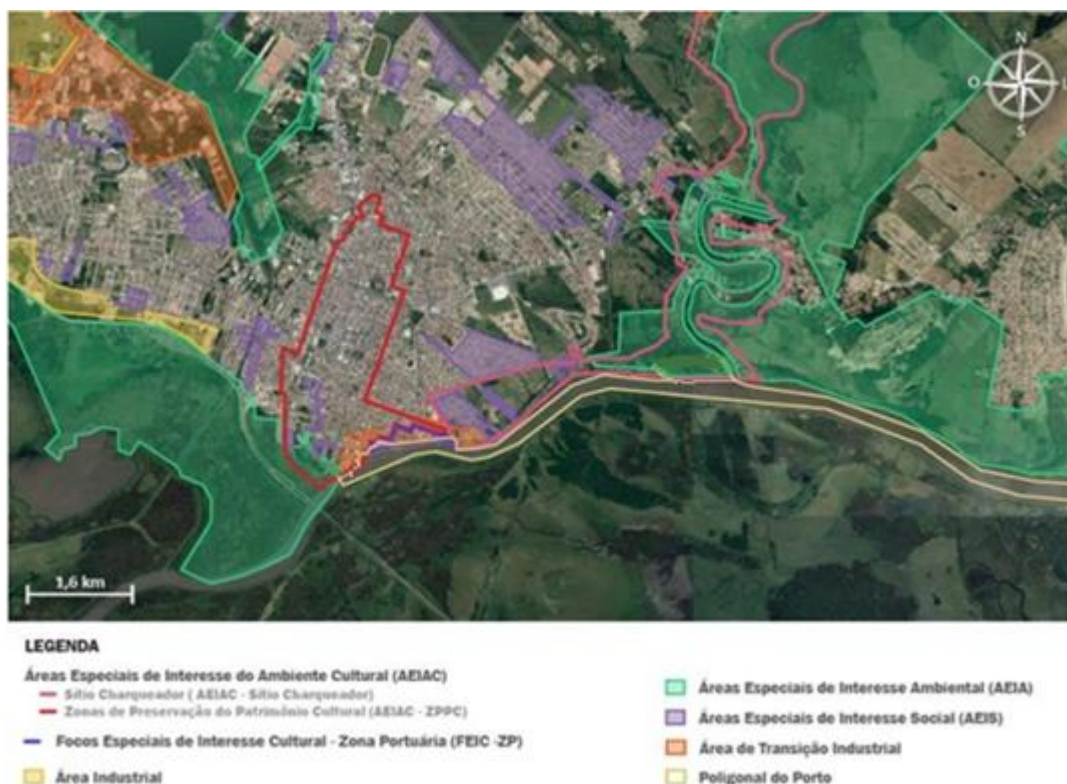


Figura 36 - Ocupação do Solo Plano Diretor Municipal de Pelotas

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio Grande e Pelotas. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado Portos RS.

O Porto de Pelotas está localizado no bairro Porto, na Macrorregião Centro e Microrregião Porto, a leste do bairro Várzea e a oeste do bairro Balsa, em uma zona de baixo gabarito, com predominância residencial. No entorno portuário, verifica-se a existência de edifícios institucionais ligados à Universidade Federal de Pelotas (UFPel), a exemplo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e a Faculdade de Engenharia de Petróleo e Geológica. Com relação ao

zoneamento, o Porto está inserido em uma área de interesse cultural ZPPC, ambiental APP e industrial de transição. Cada uma delas possui parâmetros de uso e ocupação específicos, contribuindo para a complexidade do planejamento urbano proposto para essa porção do território municipal.

No quesito do ambiente natural, a margem do Canal São Gonçalo é classificada como APP. Dentro da divisão das AEIACs, mais precisamente na ZPPC, a zona portuária aparece como um FEIC. Essa determinação se dá pela presença do Porto como uma referência histórico-cultural da cidade, além de outras edificações industriais antigas, como é o caso do depósito Adubos Trevo e da Companhia Fiação e Tecidos Pelotense.

Nas vias mais próximas ao Porto, observa-se uma forte presença de edifícios históricos, resquícios dos comércios e indústrias que funcionaram nessa região, demarcando o caráter de patrimônio histórico-cultural dessa área. No entorno do Porto, na região do Centro Histórico, é possível observar um aumento significativo no gabarito das edificações em comparação com a zona portuária. Ainda que se mantenha o caráter histórico, há um contraste maior entre as edificações históricas com comércios e edifícios residenciais e institucionais. Como uma ZPPC, essa região abriga um número significativo de FEICs, como é o caso do FEIC 3 – Calçadão.

Ainda referente ao Centro Histórico, constata-se a presença de algumas AEIS, como é o caso dos loteamentos Doquinhas, Quarteirão 545, Osório e as ocupações Uruguai e Santa Tecla. Estes são classificados como Tipo II, de acordo com a classificação já evidenciada na seção 7.3.4.1. Na Macrorregião do Centro, está a AEIS Caieira, também de Tipo II, e a leste dela, encontra-se uma área definida como AEIS do Tipo III.

Cabe destacar ainda, a presença de uma área industrial ao norte do Porto, em um trecho nas margens da BR-116, passando pelas microrregiões de Sítio Floresta, Leopoldo Brod e os vazios urbanos XI e XIII. Ao Norte, encontra-se um trecho de zona industrial nas margens da Avenida Leopoldo Brod.

A leste do Porto está localizada a Macrorregião de Fragata, uma área caracterizada por uma ocupação predominantemente residencial. Dentro dessa Macrorregião encontra-se a Mesorregião FR-6, que é o recorte que será analisado, devido a sua maior proximidade com o Porto. A Mesorregião em questão é marcada por uma grande porção de AEIAN e áreas de APP ao longo do Canal São Gonçalo e nas margens do Canal Santa Bárbara.

No quesito do ambiente cultural, a Mesorregião FR-6 conta com a presença de um FEIC no bairro Simões Lopes. Trata-se do FEIC – Estação Férrea, que é caracterizado desta forma por apresentar-se como referência histórica para a população, devido à presença do prédio sede da antiga estação férrea, que é uma edificação protegida através de um tombamento municipal. Quanto às diretrizes planejadas para esse FEIC, destaca-se a qualificação da área através de projeto paisagístico, a aquisição da área do antigo leito da estação férrea para execução de um Parque Urbano e a revitalização das vilas operárias localizadas no lote da rede ferroviária e na Travessa Dr. Simões Lopes (PELOTAS, 2008). No campo das AEIS, na Mesorregião FR-6 há o Loteamento Ceval, classificado como AEIS do Tipo II. Já as áreas industriais pertencentes a essa mesma região, apresentam-se nas margens da BR-392, em uma área que abrange as microrregiões de Verona, Santo Antônio de Pádua e dois vazios urbanos VII e VIII.

A oeste do Porto está a Macrorregião de São Gonçalo, região que abriga parte do Sítio Charqueador, porção do território que preserva a história do Ciclo do Charque em Pelotas. Essa região é definida no PDM como uma AEIAC – Sítio Charqueador, e suas diretrizes de uso são definidas da seguinte maneira:

*Art. 71 [...] b) Diretrizes conforme segue: 1. Assegurar o uso público das margens do canal São Gonçalo e do arroio Pelotas, regulamentando a sua ocupação; [...] 3. Criação e implantação de uma Comissão Gestora composta por técnicos da prefeitura e proprietários dos imóveis na área envolvida, voltada para o desenvolvimento de ações posteriores. 4. Realizar levantamento das referências culturais e do patrimônio imaterial do Sítio Charqueador; 5. Promover programas e ações turísticas, culturais, náuticos e ambientais municipais articulando-os aos programas regionais, nacionais e internacionais já existentes; 6. Incorporar a cultura da população da área como fator de divulgação do turismo e potencialização da inclusão social (PELOTAS, 2008, não paginado)*

Interna à Macrorregião de São Gonçalo está determinada a Mesorregião São Gonçalo 3, que é formada pelos bairros Balsa, Navegantes e Fátima. A Mesorregião São Gonçalo 3 é uma área predominantemente residencial e destaca-se a presença de AEIS na maior parte do território. Dentre elas constam o Loteamento Ambrósio Perret, Loteamento Meneghetti e os Loteamento Navegantes I, II e III, todos pertencentes ao Tipo II de AEIS. Do Tipo I tem destaque o Loteamento Anglo. Entre os loteamentos Meneghetti e Ambrósio Perret está previsto uma AEIS do Tipo III. No contexto do ambiente natural, nota-se as seguintes classificações: APP, nas margens do Canal São Gonçalo; AEIAN e Áreas Verdes, representadas por canteiros centrais das de avenidas da cidade. Há, também, presença de uma Zona de Transição Industrial, delimitada pelas ruas Paulo Guilayn e Pedro Osório de Brito. Essa zona é uma continuidade da Zona de Transição Industrial que inclui o Porto de Pelotas.

Oportuno registrar que o Plano Diretor Municipal– PDM, da cidade de Pelotas, foi promulgado com base na Lei nº 5.502, de 11 de setembro de 2008, e atualizado pela Lei Municipal nº 6.636, de 5 de outubro de 2018, instituído de acordo com as disposições legais presentes no Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001), na constituição do Estado do Rio Grande do Sul e na Lei Orgânica Municipal.

O PDM de Pelotas organiza seu planejamento e ordenamento do espaço municipal através de três sistemas distintos: o Sistema de Ideias e Modelo Urbano, o Sistema de Gestão e o Sistema de Planejamento do Espaço Municipal (Sistema de Territórios e Sistema Temático). A partir dessa estrutura, o modelo urbano de Pelotas propõe conceitos baseados em um Sistema de Ideias que prevê as potencialidades para o desenvolvimento sustentável da cidade. No art. 15 do PDM, descrevem-se os conceitos, dentre os quais se destacam os listados na Tabela 34, em virtude da relação destes com a área do Porto e suas adjacências.

Conceito	Descrição
O Polo do Sul	Complementaridade da bipolaridade Pelotas/Rio Grande, através da gestão intermunicipal, objetivando melhor posicionar as cidades no contexto do Mercosul, bem como planejar e melhor entender a conurbação que já se verifica entre os dois municípios
A Cidade das Lagoas no caminho do gaúcho	Valorização do patrimônio hídrico, aproveitando o posicionamento da cidade na Lagoa dos Patos como importante centro de turismo náutico e valorização da cultura gaúcha, integrando a organização de uma rede de Centros de Tradições Gaúchas (CTG), visando o desenvolvimento cultural e econômico da região
Matriz verde regional	Proteção de áreas rurais com usos social e produtivo conciliados com a preservação ambiental, através do reconhecimento do patrimônio natural, compatibilizando as atividades desenvolvidas pelas comunidades residentes e o cenário no qual se inserem
Centro Urbano ampliado	Ampliação da urbanidade do Centro Histórico para o Centro Urbano, através da canalização positiva da tendência de crescimento do Centro Histórico no sentido norte da cidade, bem como incentivar a expansão da centralidade até o Canal São Gonçalo, produzindo atrativos fora desses limites, de maneira a aliviar a pressão sobre o cenário de valor histórico existente
A cidade histórica	Manejo do patrimônio urbano, oferecendo dimensões urbanas e não exclusivamente arquitetônicas ao patrimônio construído, com vistas a aportar a conservação e preservação das edificações com valor histórico
Fluxos de matéria e energia	Estabelecimento de uma estratégia coerente e de espectros público, empresarial e individual, buscando o uso sustentável dos fluxos ambientais, com ênfase em transportes, saneamento e energia.

Tabela 34 - Conceito Plano Diretor Municipal

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio Grande e Pelotas. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado Portos RS.

Quanto ao Sistema de Territórios em escala regional, a área urbana do município ficou dividida em sete regiões administrativas, denominadas de macrorregiões, são elas: Centro, Fragata, Barragem, Três Vendas, Areal, São Gonçalo e Laranjal. Cada macrorregião está dividida em mesorregiões e estas são subdivididas em microrregiões. O município possui um total de 29 mesorregiões e 109 microrregiões.

As macrorregiões de Fragata e São Gonçalo englobam o entorno da zona portuária. A partir das macrorregiões, o PDM indica a divisão do município, de acordo com o Sistema Temático, em: áreas especiais de uso e ocupação do solo; focos especiais de interesse; e eixos de ligação. Acerca das áreas especiais de uso e ocupação do solo existem as AEIA, AEIS, Áreas Especiais de Interesse de Ocupação Prioritária (AEOIP) e Áreas Especiais de Interesse de Ocupação Restrita (AEIOR). Com relação às AEIAs presentes na cidade, o documento define estas de acordo com as características e interesses públicos decorrentes delas. As áreas recebem tratamento diferenciado, com base em normas de ocupação singulares e mecanismos de gestão específicos. As AEIAs são divididas em duas seções especiais de uso e ocupação do solo: Áreas Especiais de Interesse Ambiental Natural (AEIAN) e Áreas Especiais de Interesse Ambiental Cultural (AEIAC). A seção que discorre sobre as AEIANs as define como:

*Art.55 [...]: São Áreas Especiais de Interesse do Ambiente Natural – AEIAN os espaços do território municipal, de domínio público ou privado, em território urbano ou rural, que em razão de suas características naturais – geológicas, hidrológicas, paleontológicas, ecológicas, de biodiversidade e de paisagem bem como dos interesses públicos delas*

*decorrentes ensejam regramento especial como instrumento de gestão visando o cumprimento de seus objetivos (PELOTAS, 2018a, não paginado).*

Ainda acerca das AEIANS, o PDM discorre em referência às Áreas de Preservação Permanente (APP), que são definidas complementarmente à Legislação Federal e Estadual:

*Art. 59 [...]: I - As faixas marginais do Arroio Pelotas, em território urbano, desde a borda da calha do leito regular, em largura mínima de 100 (cem) metros; (Modificado pela Lei nº 6.636, de 3 de outubro de 2018) II - As áreas no entorno da Barragem Santa Bárbara, desde a borda da margem regular, em faixa com largura mínima de 100 (cem) metros; (Modificado pela Lei nº 6.636, de 3 de outubro de 2018) III - As áreas no entorno da Laguna dos Patos, desde a borda da margem regular, em faixa com largura mínima de 100 (cem) metros. (Modificado pela Lei nº 6.636, de 3 de outubro de 2018) IV - Os ecossistemas de banhado, em toda sua extensão. (Modificado pela Lei nº 6.636, de 3 de outubro de 2018) (PELOTAS, 2018a, não paginado).*

Na seção sobre as AEIACs estão as áreas da cidade que dispõem de patrimônio de singular natureza cultural e histórica, que demandam preservação, a fim de recuperar marcos representativos da memória da cidade e dos aspectos culturais de sua população. Com relação às diretrizes específicas das AEIACs:

*Art. 68 [...]: I - Concessão legal de incentivo fiscal para atividades de comércio e serviços que ocuparem de forma adequada os prédios integrantes do Inventário do Patrimônio Cultural de Pelotas; II - Cadastramento do patrimônio arquitetônico pré-moderno para inclusão no inventário do Patrimônio Cultural de Pelotas; III - Adequação do aparato publicitário e colorístico para edificações localizadas na área, conforme diretrizes de lei específica (PELOTAS, 2008, não paginado).*

Com relação às AEIACs, próximas à área do Porto e dos entornos posteriormente analisados, estão a AEIAC Zona de Proteção ao Patrimônio Cultural (ZPPC) e a AEIAC Sítio Charqueador. A AEIAC ZPPC abrange quatro áreas de preservação do patrimônio cultural reconhecidas pela Lei Municipal 4.568/2000, são elas: Primeiro Loteamento, Segundo Loteamento, Porto e Caieira. Nessas localidades, situam-se grande parte das edificações históricas tombadas e inventariadas, que fizeram parte da formação urbana da cidade e apresentam um valor arquitetônico e urbanístico de grande interesse.

Dentro de cada AEIAC existem Focos Especiais de Interesse Cultural (FEIC). Na AEIAC ZPPC, destacam-se alguns FEIC presentes no entorno portuário e nas áreas que serão analisadas posteriormente, tais como: FEIC Praça Coronel Pedro Osório, FEIC Calçadão, FEIC Praça Cipriano de Barcellos, FEIC Estação Férrea, FEIC Praça Piratinino de Almeida e FEIC Zona Portuária. No FEIC, onde localiza-se o Porto de Pelotas – o FEIC Zona Portuária – o PDM indica a seguinte caracterização e diretrizes:

*Art. 71 [...]: b) Caracterização: Considerado foco de interesse da ZPPC por ser referência históricocultural devido à presença do Porto, por sua singularidade na*

*relação entre espaços construídos e abertos, percebida através do conjunto de edificações industriais, vias e cais do porto, pela possibilidade de visualização da paisagem aberta em direção ao Canal e pelo conjunto de unidades arquitetônicas com potencial de reciclagem. c) Diretrizes: qualificação da área através da viabilização de acesso ao canal São Gonçalo e incentivo à reciclagem de prédios que estão em desuso e valorização do patrimônio arquitetônico da área (PELOTAS, 2008, não paginado)*

Ainda em relação à ZPPC, foram destacados sete eixos de ligação, que são trajetos que conectam os FEICs presentes na área. Os eixos que ligam o FEIC Zona Portuária com os demais FEICs são o Eixo Rua Quinze de Novembro e Eixo Rua Benjamin Constant. Quanto à caracterização e à diretriz de cada um deles, no PDM consta:

*Art.76 [...]: Eixo Rua Quinze de Novembro: a) Caracterização: no trecho entre as praças José Bonifácio e Cel. Pedro Osório a via configura-se como percurso tradicional do centro da cidade com presença de locais propiciadores de práticas sociais identificados como referenciais culturais, apresentando histórico de caminhadas (footing), carnaval, cafés e confeitarias, comércio e cinemas, mantém a forte característica de encontros e utilização intensa de pedestres até os dias atuais, potencialidade está, intensificada a partir da ampliação do calçadão no trecho da Rua Quinze de Novembro entre a Rua Sete de Setembro e a Praça Cel. Pedro Osório. A partir da Praça Cel. Pedro Osório representa um importante eixo viário de estruturação e potencialização da área como um todo, interligando três focos de interesse, Praça Cel. Pedro Osório, Zona Portuária e Estação Férrea. b) Diretriz: incentivo à manutenção e intensificação de atividades culturais, já tradicionais da via. Eixo Rua Benjamin Constant: a) Caracterização: via que apresenta elementos arquitetônicos referenciais na paisagem, alguns com potencial para reciclagem, edificações com diversidade tipológica coexistindo harmonicamente, estrutura viária tradicional apresentando modificação no tecido urbano - Praça Domingos Rodrigues, a qual propicia visualização do cais do porto e do canal. Via de acesso ao núcleo educacional de nível universitário da UFPel, que já utiliza alguns prédios através da reciclagem de usos. b) Diretrizes: potencialização e incremento da reciclagem de prédios subutilizados para uso do segmento universitário (PELOTAS, 2008, não paginado).*

No entorno da zona portuária, no sentido oeste, encontra-se o FEIC Sítio Charqueador, na Macrorregião de São Gonçalo, e no sentido leste, o FEIC Estação Férrea, na Macrorregião de Fragata.

Ainda na temática cultural, existe a classificação da área de Sítio de Interesse Arqueológico, que se sobrepõe às demais classificações. Nota-se a presença do Sítio Arqueológico na Macrorregião do Centro, estendendo-se para os entornos da Macrorregião de São Gonçalo e parte da Macrorregião de Fragata.

Com referência às AEIS, estas são destinadas à recuperação urbanística e ambiental, à regularização fundiária e à produção de Habitação de Interesse Social (HIS). O Art. nº 88 do PDM determina as diretrizes, dentre as quais, destaca-se: a integração dos assentamentos

habitacionais de baixa renda à cidade, o fomento à utilização de vazios urbanos para programas habitacionais e a promoção de regularização fundiária, urbanística, técnica e ambiental. As AEIS são classificadas em quatro tipos distintos, sendo eles: AEIS I, presentes em áreas de preservação ambiental; AEIS II, que são áreas públicas ou privadas ocupadas por população de baixa renda, com interesse em regularização fundiária; AEIS III, que correspondem a glebas e imóveis subutilizados; e AEIS IV, localizadas na interface urbano-rural.

Segundo instituído no Sistema Temático do PDM, as normas de uso e ocupação do solo baseiam-se nas regras do regime urbanístico, nas normas do parcelamento do solo e no regime de atividades. No regime de atividades do PDM, são citadas as zonas industriais da cidade, que são divididas em: área industrial, destinadas, prioritariamente, à atividade industrial, e área de transição industrial, que são as porções do território localizadas em zona urbana designadas à compatibilização de usos industriais diversos. O Porto está inserido em uma Área de Transição Industrial e em seu entorno está delimitada uma área industrial em um trecho da BR-392, a leste do Porto.

Destaca-se que o PDM de Pelotas se encontra atualizado; o processo se encerrou com a publicação da lei em 2018, respeitando à periodicidade de dez anos determinada pelo Estatuto da Cidade, tendo em vista que o plano anterior datava de 2008.

## **10.1 Entornos do Porto de Pelotas**

As características específicas das regiões nos entornos das instalações portuárias no município de Pelotas, assim como os impactos decorrentes da interação entre as atividades do Porto e da cidade, são analisadas nesta subseção, de acordo com os seguintes recortes territoriais:

### *10.1.1 Centro Histórico*

O entorno do Centro Histórico incorpora os bairros Centro, Porto e Várzea. Caracterizado pelo seu valor histórico-cultural, esta área abriga diversos edifícios históricos e patrimônios tombados da cidade de Pelotas. Para além do caráter histórico-cultural, enfatiza-se o caráter político-administrativo da área, atendido pela presença da Prefeitura, na Rua General Osório, e da Câmara de Vereadores, na Rua Marechal Deodoro, e o caráter educacional, com as instalações da UFPel ao longo do Centro Histórico e da região do Porto.

Apesar de ser marcado pela pluralidade de usos, que englobam a esfera comercial, institucional, educacional e residencial, o Centro Histórico de Pelotas é reconhecido nacionalmente pelo seu patrimônio histórico-cultural. Destacam-se alguns pontos dessa região que são tombados pelo Iphan, como a Praça Coronel Pedro Osório, considerada a mais importante da cidade, o Teatro Sete de Abril e os casarões 2, 6 e 8 (IPHAN, [2018]). Recentemente, a Prefeitura de Pelotas anunciou a revitalização de edifícios históricos, dentre os quais figuram a Catedral Metropolitana, o Clube Comercial de Pelotas, o Castelo Simões Lopes, a Igreja do Porto e o Palacete Paysandu. A revitalização deve ser realizada através de processo no sistema da Lei de Incentivo à Cultura (LIC) (RABASSA, 2018).

O entorno do Porto de Pelotas é marcado por edificações que datam do período de industrialização do município, no início do século 20, quando ocorreu a instalação de algumas indústrias próximas à orla portuária. Com a desindustrialização, no final do mesmo século, e,

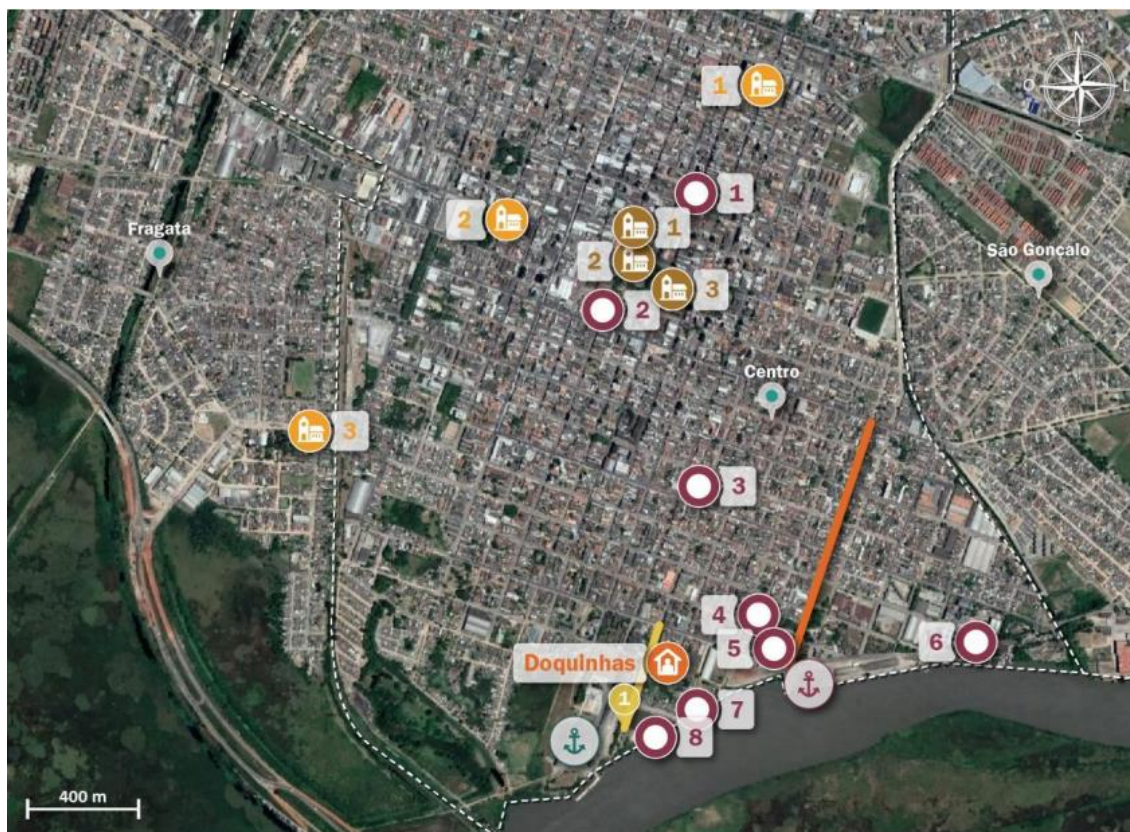
também, por conta da baixa movimentação do Porto, muitos edifícios foram abandonados. A ocupação de tais edificações pela UFPel no entorno portuário, de acordo com representantes da Sagres/CMPC, trouxe um aumento de movimentos culturais e sociais, melhorando a forma com que a comunidade utiliza o local, e intensificando a relação entre as áreas portuárias e a cidade, a partir do novo fluxo de veículos e pessoas nesta região. Destacam-se como exemplos no entorno analisado, o Centro de Engenharias, no antigo edifício da Fábrica de Massas Cotada, a antiga Cerveja Sul Riograndense, também adquirida pela supracitada universidade, e a antiga cooperativa Cosulã, a qual abriga os prédios da Faculdade de Arquitetura e Centro de Artes (KNUTH, 2013; SALASBERRY, 2012).

Além de edifícios institucionais da UFPel, no entorno portuário estão presentes algumas escolas municipais. Segundo a prefeitura, a presença destes equipamentos institucionais no entorno do Porto pode gerar interferências de tráfego com os veículos de carga, principalmente na Rua Dona Mariana, apesar da rota mais utilizada ser o acesso sul.

A região do Centro Histórico também possui um número considerável de loteamentos e ocupações definidos como AEIS, de acordo com o PDM. Dentre eles, destaca-se o Loteamento Doquinhas que tem uma grande proximidade com o Porto, pois se encontra ao lado de um antigo atracadouro, conhecido como “Quadrado”. Com exceção do Loteamento Osório, todos os outros localizados neste entorno foram contemplados pelo programa de Regularização Fundiária da SMHARF, que visa à garantia da escritura das residências mediante o pagamento de uma taxa (MEIRELLES, 2018). Representantes da prefeitura afirmaram que não há interferências diretas destas comunidades nas atividades portuárias, com exceção da Comunidade Palafitas, que pode configurar um impedimento à expansão portuária. Com relação à Comunidade Doquinhas, a CMPC afirmou que há contratação de moradores para atuação na Sagres e empregabilidade local. Além disso, a empresa realizou obras de drenagem na comunidade.

A Região do Quadrado, evidenciada no parágrafo anterior, é uma área do Porto cedida à Prefeitura para projetos de lazer para a cidade. Segundo a Prefeitura, está prevista uma requalificação na Rua Cel. Alberto Rosa, entre a Rua Conde de Porto Alegre e a Comunidade Doquinhas, incluindo a Região do Quadrado. Outro projeto de requalificação apresentado pela Prefeitura compreende os eixos de ligação do campus da UFPel e da Universidade Católica de Pelotas (UCPel). O projeto engloba um alargamento dos passeios para inserção de vegetação e mobiliário urbano.

O entorno do Centro Histórico pode ser observado na Figura 37



**LEGENDA**

- Divisão de Bairro
- Bairro
- Rua Dona Mariana
- Cel. Alberto Rosa
- 🏠 Comunidade

**Patrimônio histórico de Rio Grande**

- 🏠 Bens tombados pelo Iphae:
  1. Central Metropolitana São Francisco de Paula
  2. Palacete Payssandu
  3. Castelo Simões Lopes
- 🏠 Bens tombados pelo Iphan:
  1. Teatro 7 de abril
  2. Praça Coronel Pedro Osório
  3. Casarão 2, 6 e 8

**● Pontos de interesse**

1. Clube Comercial de Pelotas
2. Mercado Municipal de Pelotas
3. Igreja Sagrado Coração de Jesus
4. Sede Projeto Mercosul Cultura
5. Centro de Engenharias
6. Clube de Natação e Regatas Pelotense
7. Clube Náutico Gaúcho
8. Quadrado

**Instalações portuárias**

- ⚓ Terminal arrendado CMPC
- ⚓ TUP Terminal Logístico de Pelotas



Figura 37 - Entorno Centro

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio Grande e Pelotas. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado Portos RS.

### 10.1.2 *Fragata*

O entorno analisado da região Fragata está localizado a oeste do Porto de Pelotas. De maneira geral, o local possui uma ocupação residencial e de baixo gabarito. Além da grande densidade de moradias, também se encontra, neste território, uma vasta área verde, que acompanha parte da BR-392 e finaliza no Canal São Gonçalo.

Na região da Fragata, observa-se um fluxo de veículos de carga que utilizam o acesso sul ao Porto de Pelotas. Cabe ressaltar que as cargas de tora de madeira, que têm como destino o Terminal Logístico de Pelotas, só utilizam o acesso sul. O novo acesso sul ao Porto de Pelotas é um projeto que prevê a melhoria nos conflitos de tráfego com a retirada do fluxo de caminhões de carga das áreas mais urbanizadas. Com esse projeto de um novo acesso ao Porto, grande parte do fluxo de caminhões de carga seria deslocado para a nova via.

Segundo representantes da prefeitura, o Plano de Mobilidade do município prevê a implantação de três pátios de triagem, situados em pontos periféricos do território de Pelotas, a fim de mitigar o problema da falta de estacionamento.

Outra obra de melhoria rodoviária refere-se à duplicação das rodovias BR-116 e BR-392. As obras do Lote 1a e 1b da duplicação da BR-392 compreendem o Contorno de Pelotas e, segundo o então Ministério do Planejamento, a via é utilizada para acessar diversos bairros, pois possui trechos passando por áreas urbanizadas do município. Para as obras do Contorno Viário de Pelotas, foram realocadas 24 famílias que vivam em áreas irregulares nas margens da BR-116 e BR-392, o processo, de responsabilidade do DNIT permitiu a compra de novas residências para esses moradores (STE, 2019). Destaca-se que a realocação mais próxima ao entorno analisado é na Avenida Duque de Caxias (STE, 2019).

Nas margens da via de acesso BR-392, destaca-se a comunidade irregular Santa Bárbara Sul, que se estende ao longo do Canal Santa Bárbara. A comunidade é composta por 515 residentes distribuídos em 188 domicílios e a maioria possui acesso à água e à energia elétrica (IBGE, 2010). Nesta área, situa-se, também, o Loteamento Ceval, uma AEIS do Tipo II, que abrigava uma antiga ocupação irregular, que teve início em 2002. Em 2006, a comunidade, que vivia em situação de infraestrutura precária, contou com um investimento da Secretaria Municipal de Habitação para a construção de 115 casas, instalação do sistema de esgoto, luz elétrica, sistema de água canalizada e coleta de lixo, consolidando a ocupação (JANSEN, 2014). O loteamento está sendo contemplado pelo processo de regularização fundiária promovido pela SMHARF, também no sentido de garantir a sua permanência no local atual (MENGUE, 2015).

Contornando os loteamentos citados, encontra-se o ramal ferroviário em atividade. A relação do Porto de Pelotas com o transporte ferroviário data do final do século 19, quando foi inaugurada a linha ferroviária que liga Bagé a Pelotas, contudo, o ramal mais próximo ao Porto de Pelotas encontra-se desativado. Com relação aos conflitos rodoferroviários do trecho ainda em atividade, a Prefeitura de Pelotas apontou transtornos ocasionados pela passagem do trem, que interrompe o trânsito em quatro importantes vias do município, a saber: Rua Jornalista Cândido de Melo, Rua Lobo da Costa, Rua Tiradentes e Rua Saturnino de Brito. A passagem do trem gera interferência no trânsito por até duas horas, principalmente durante o desmembramento destes veículos. Cabe ressaltar que estão sendo discutidas soluções, por parte da Prefeitura e da Rumo, para o problema da passagem do trem por essas vias (KAPPENBERG, 2019). Na Figura 32, observa-se o entorno da Fragata.



Figura 38- Entorno Fragata

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio Grande e Pelotas. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado Portos RS.

### 10.1.3 São Gonçalo

O recorte em análise do entorno de São Gonçalo contempla os bairros Balsa, Fátima e Navegantes, que são aqueles com maior proximidade da área portuária. Está localizado a leste do Porto de Pelotas e é formado, principalmente, por ocupações residenciais de loteamentos de AEIS. Cada um desses loteamentos apresenta condições diferentes de infraestrutura e, aos poucos, vão sendo atendidos pelo programa de regularização fundiária da Prefeitura, no sentido de legitimação das áreas ocupadas, restringindo possíveis processos de realocação.

Apesar do caráter majoritariamente residencial da região, destaca-se a presença do Campus Porto da UFPel, localizado no bairro Anglo, próximo ao Porto, que trouxe um fluxo maior de tráfego, acarretado pela movimentação de estudantes, professores e visitantes. As instalações ocupadas têm caráter histórico, a exemplo das edificações citadas no entorno do Centro Histórico, pois no local funcionou o primeiro frigorífico gaúcho, a Companhia Frigorífica Rio Grande, e, posteriormente, abrigou o Frigorífico Anglo (SALABERRY, 2012).

Nesse sentido, a presença de edificações históricas, que remontam ao período industrial, ocorre nesta área de análise. O Moinho Pelotense, atualmente utilizado para a armazenagem de grãos, foi fundado em 1886 e é um representante da arquitetura industrial do período. O Engenho General Pedro Osório, foi utilizado para a produção do arroz, mas a localidade remonta ao período das charqueadas, sendo denominado também Charqueada São Gonçalo e tem como data de referência o ano de 1888. Atualmente o local encontra-se abandonado e sofreu diversas descaracterizações em sua edificação (SALABERRY, 2012).

Um ponto de interesse localizado neste entorno é a Chácara da Boca do Arroio, situada na confluência do Arroio Pelotas e do Canal São Gonçalo. Entretanto, a área é definida pelo PDM como Área Especial de Interesse de Meio Ambiente (AEIMA), além de possuir valor histórico para o município, pois o local abrigava a batalha naval Paço dos Negros na Revolução Farroupilha (RIO GRANDE DO SUL, 2009). Segundo representantes da prefeitura, enquanto a UFPel tem interesse na área para realização de estudos arqueológicos, a prefeitura pleiteia a implantação de uma Unidade de Conservação (UC) para posteriormente instaurar um parque municipal com usos voltados aos moradores do município.

O Loteamento Anglo/Balsa, imediatamente a leste do Porto de Pelotas, é classificado como aglomerado subnormal pelo Censo 2010 do IBGE. A ocupação teve início em 1998, quando moradores ocuparam o terreno do antigo Frigorífico Anglo. O município, por meio de verba do Programa de Aceleração de Crescimento (PAC), construiu 90 casas e um centro comunitário para a população residente, além de obras de infraestrutura (KERKHOFF, 2017). Recentemente, o Loteamento Anglo/Balsa foi contemplado pelo programa de regularização fundiária da SMHARF, permitindo aos moradores a possibilidade de obter a escritura pública do terreno (MEIRELLES, 2018). Destaca-se também a atividade pesqueira presente no local com ocorrência de atracação de barcos pesqueiros nas margens do Canal São Gonçalo.

Além deste, enfatizam-se os programas de regularização fundiárias de outras duas comunidades do entorno portuário, o Loteamento Ambrósio Perret, que faz divisa com o Loteamento Anglo/Balsa, e o Loteamento Mário Meneghetti (MEIRELLES, 2018). Salienta-se que a regularização fundiária por parte do Poder Público é uma via de legitimação de tais ocupações, condicionando futuros usos e expansões portuárias nestas localidades do entorno.

Destaca-se também a AEIS Vila de Pescadores Engenho, uma ocupação situada nas margens do Canal São Gonçalo, onde são realizadas atividades pesqueiras. Este ano foi apresentado um projeto de realocação das famílias para o bairro Getúlio Vargas, o qual é uma parceria entre a prefeitura e alunos da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFPel (VIEIRA, 2017). As comunidades e demais pontos citados estão indicados na Figura 39.



Figura 39- Entorno São Gonçalo

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio Grande e Pelotas. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Adaptado Portos RS.

Também é importante destacar a necessidade de maior interação da Autoridade Portuária e Município para promover e preservar a atividade portuária em seu planejamento. Conforme constatado existem áreas conflitantes no entorno do Porto, que devem sofrer ações mitigatórias. Esta Autoridade portuária vem trabalhando para participação mais ativo de membros da comunidade portuária no conselho do plano de diretor da cidade com o intuito de auxiliar no alinhamento das políticas de desenvolvimento do Município com o Porto. Além disto, vimos desenvolvendo os programas e planos da Licença de Operação do Porto, assim como a criação de uma diretoria de relações institucionais para pautar os temas de maior relevância para atividade portuária e sua integração Porto-Cidade junto as instituições parceiras.

## 11 PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS

Orientando-se pelas diretrizes atuais de planejamento definidas e alinhadas com o Poder Concedente, e pelas ações estabelecidas no Plano Mestre, documento publicado em janeiro de 2020, definiu-se o plano de ações para a capacitação do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas. O mesmo foi subdividido em seis áreas temáticas. Para cada área foram listadas ações com indicação do status, os atores responsáveis e as respectivas previsões de prazos de conclusão, ainda que algumas sejam continuadas. Neste Capítulo serão observadas as ações elencadas para o Porto de Pelotas, indicando ações de acompanhamento e/ou apresentação de propostas de projetos necessários para o cumprimento das ações pontuadas.

### 1.1.1 Melhorias operacionais

Conforme consta no Plano Mestre, as ações relacionadas às melhorias operacionais referem-se às iniciativas voltadas ao aprimoramento dos processos de recepção e expedição de cargas, cujos objetivos sejam ganhos operacionais capazes de impactar positivamente a capacidade de escoamento de cargas das instalações portuárias.

PLANO DE AÇÕES – MELHORIAS OPERACIONAIS					
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO
1	Aperfeiçoamento dos registros dos dados referentes às atracações operações no Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas	Complexo Portuário	Iniciado	Portos RS, Terminais Arrendados TUPs do Complexo Portuário	Curto Prazo
5	Monitoramento da capacidade de processamento das portarias de acesso às instalações portuárias do Complexo	Complexo Portuário	Não Iniciado	Portos RS, terminais arrendados TUPs do Complexo Portuário	Ação contínua
6	Manutenção do sistema viário interno às instalações portuárias do Complexo	Complexo Portuário	Não Iniciado	Portos RS, terminais arrendados e TUPs do Complexo Portuário	Ação contínua

TABELA35– Plano de ações do Porto de Pelotas – Melhorias Operacionais

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio Grande e Pelotas. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC.

Ações de acompanhamento das melhorias operacionais indicadas no Plano Mestre:

AÇÕES DE ACOMPANHAMENTO - MELHORIAS OPERACIONAIS			
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	ATUALIZAÇÃO DO STATUS	AÇÃO (ÕES) DE ACOMPANHAMENTO
1	Aperfeiçoamento dos registros dos dados referentes às atracações e operações no Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas	Iniciado	Está em andamento a Verificação de cadastros e anuentes, alinhamento operacional entre as unidades portuárias da Portos RS, e liberação junto ao MINFRA e SERPRO visualização dos registros das instalações Portuárias fora do Porto Organizado.
5	Monitoramento da capacidade de processamento das portarias de acesso às instalações portuárias do Complexo	Não iniciado	O Porto de Pelotas possui um arrendamento para movimentação e armazenagem de carga geral (Toras de Madeira), e cargas não consolidadas no restante do porto Público. Atualmente os acessos ocorrem de forma simples não demandando muito tempo de processamento.
6	Manutenção do sistema viário interno às instalações portuárias do Complexo	Não iniciado	Haja vista o baixo fluxo de movimentação de caminhões na via interna do porto de Pelotas, não há previsão de manutenções na via interna.

TABELA36– Ações de acompanhamento – Melhorias Operacionais

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

### 1.1.2 Investimentos portuários

Conforme consta no Plano Mestre, os investimentos portuários referem-se às ações voltadas à solução dos déficits de capacidade de infraestrutura das instalações portuárias. Via de regra, nesta seção são indicados os projetos aprovados pela ANTAQ e pelo Ministério da Infraestrutura que suprem a necessidade de infraestrutura, bem como são elencadas as ações para solucionar os déficits de capacidade residuais não atendidos pelos projetos já aprovados.

PLANO DE AÇÕES – INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS					
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO
9	Avaliação da necessidade de aquisição/restauração/recuperação de equipamentos portuários e revitalização do armazém A3 do Porto de Pelotas para armazenagem de cargas e apoio às operações portuárias	Porto de Pelotas	Iniciado	Portos RS	Curto Prazo

TABELA37– Plano de ações do Porto de Pelotas – Investimentos Portuários

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio Grande e Pelotas. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC.

Propostas de projetos relacionados aos investimentos portuários necessários ao cumprimento das ações:

AÇÕES DE ACOMPANHAMENTO - INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS			
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	ATUALIZAÇÃO DO STATUS	AÇÃO(ÕES) DE ACOMPANHAMENTO
9	Avaliação da necessidade de aquisição/restauração/recuperação de equipamentos portuários e revitalização do armazém A3 do Porto de Pelotas para armazenagem de cargas e apoio às operações portuárias	Iniciado	O armazém 3 e 2 integram solicitação de contrato de uso temporário para cargas não consolidadas no Porto de Pelotas, razão pelos quais se aprovado será reparado pelo usuário.

TABELA38– Ações de acompanhamento – Investimentos portuários

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

### 11.3 Acessos ao Porto

Conforme consta no Plano Mestre, as ações voltadas para os acessos ao Complexo Portuário compreendem todas as iniciativas que têm como objetivo melhorar as condições de escoamento, acesso e acessibilidade das cargas às instalações do Complexo em estudo nos modais aquaviário, rodoviário, ferroviário e dutoviários, os três últimos quando existentes. As ações propostas envolvem tanto os acessos à hinterlândia do Complexo quanto seu entorno e seus acessos internos. As próximas seções apresentam as ações sugeridas a respeito do tema.

PLANO DE AÇÕES – ACESSOS AO PORTO					
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO
4	Monitoramento e estudo de alternativas quanto às limitações do sistema hidroviário interior execução das dragagens de manutenção	Complexo Portuário	Não iniciado, com exceção do Plano de Dragagem que se encontra concluído	Portos RS	Curto Prazo
5	Conclusão da duplicação da BR-116 entre os municípios de Guaíba e Pelotas	Complexo Portuário	Iniciado	DNIT	2020
6	Conclusão da duplicação da BR-392 entre os municípios de Rio Grande e Pelotas	Complexo Portuário	Em andamento (Lote 1b) e aguardando licitação (Lote 4)	DNIT e RUMO, com acompanhamento da Portos RS	2020
11	Fomento à execução do Novo Acesso Sul ao Porto de Pelotas	Porto de Pelotas	Não iniciado	Portos RS, Prefeitura de Pelotas, DNIT e CMPC	1 ano
13	Fomento a ações de manutenção e a realização de investimentos no acesso ferroviário ao Complexo	Complexo Portuário	Iniciado	Rumo com acompanhamento da SUPRG	Ação contínua
14	Elaboração de estudos que visem solucionar as passagens de nível rodoferrviárias no município de Pelotas.	Porto de Pelotas	Não iniciado	Rumo, DNIT e Prefeitura de Pelotas, com acompanhamento da Portos RS, da	Imediato

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PELOTAS

				ANTT e do Minfra	
16	Realização de estudo para verificar a viabilidade da reativação do ramal ferroviário do Porto de Pelotas	de	Porto de Pelotas	Não iniciado	Rumo, Portos RS e instalações portuárias de Pelotas, com acompanhamento da Prefeitura Municipal de Pelotas, da ANTT e do Minfra  A definir
17	Monitoramento da utilização da capacidade do trecho ferroviário Pinhal-Santa Maria, localizado na rota de transportes Cruz Alta-Rio Grand		Complexo Portuário	Não iniciado	Rumo, ANTT e Portos RS  Ação contínua
18	Fomento ao aumento da participação dos modais hidroviário e ferroviário na matriz modal do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas		Complexo Portuário	Não iniciado	Rumo, Portos RS e instalações portuárias do Complexo, Governo do Estado do Rio Grande do Sul e Minfra  Ação contínua
19	Fomento ao aumento da participação das hidroviarias na matriz modal do estado do Rio Grande do Sul		Complexo Portuário	Não iniciado	Portos RS, do Governo do Estado do Rio Grande do Sul e Minfra  Ação contínua

TABELA39– Plano de ações do Porto de Pelotas – Acessos ao Porto

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio Grande e Pelotas. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC.

Propostas de projetos relacionados aos investimentos em acessos necessários ao cumprimento das ações:

AÇÕES DE ACOMPANHAMENTO – ACESSOS AO PORTO		
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	AÇÃO (ÕES) DE ACOMPANHAMENTO
		A Hidrovia que liga Rio Grande a Porto Alegre foi licenciada, possuindo LO emitida pela FEPAM-RS. Foram realizados os levantamentos batimétricos de 21 canais artificiais. A primeira etapa que consiste em seis canais e o Porto de Porto Alegre. O Plano Conceitual de Dragagem foi aprovado pelo Órgão Ambiental, e o processo de contratação via licitação público foi iniciado. A Lei Estadual 7.877/1983 foi atualizada pela Lei 16044/2023, mantendo a restrição a navegação noturna nos canais da feitoria e Itapoã. A NPCF, consta a mesma restrição para navegação noturna. A autoridade portuária está desenvolvendo estudos técnicos para embasar retificação dos dispositivos legais supracitados.]
<b>4</b>	Monitoramento e estudo de alternativas quanto às limitações do sistema hidroviário interior e execução das dragagens de manutenção	Ações para Dragagem Iniciada.
<b>5</b>	Conclusão da duplicação da BR-116 entre os municípios de Guaíba e Pelotas	Em andamento.
<b>6</b>	Conclusão da duplicação da BR-392 entre os municípios de Rio Grande Pelotas	Em andamento.
<b>11</b>	Fomento à execução do Novo Acesso Sul ao Porto de Pelotas	Em estudo pelo DNIT.
<b>13</b>	Fomento a ações de manutenção e à realização de investimentos no acesso ferroviário ao Complexo	Em andamento.
<b>14</b>	Elaboração de estudos que visem solucionar as passagens de nível rodoferroviárias no município de Pelotas	Não iniciado
<b>16</b>	Realização de estudo para verificar a viabilidade da reativação do ramal ferroviário do Porto de Pelotas	Não iniciado
		Segundo atualização de dezembro/2023, dos 211,2 quilômetros do empreendimento, já estão concluídos e em operação 163,2 quilômetros.
		Previsão de conclusão em 2026.
		Em estudo pelo DNIT.
		A efetiva retomada da operação e estudos sobre o modal ferroviário em Pelotas depende da decisão de renovação ou não do contrato de concessão com a atual concessionária e estudo de demanda.
		Aguarda definições sobre o futuro da concessão ferroviária no Estado.
		Aguarda definições sobre o futuro da concessão ferroviária no Estado, e depende de estudo de mercado.

17	Monitoramento da utilização da capacidade do trecho ferroviário Pinhal-Santa Maria, localizado na rota de transportes Cruz Alta-Rio Grande	Não iniciado	Aguarda definições sobre o futuro da concessão ferroviária no Estado, e depende de estudo de mercado.
18	Fomento ao aumento da participação dos modais hidroviário e ferroviário na matriz modal do Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas	Não iniciado	Aguarda definições sobre o futuro da concessão ferroviária no Estado, e depende de estudo de mercado.
19	Fomento ao aumento da participação das hidroviárias na matriz modal do estado do Rio Grande do Sul	Iniciado	A capacidade do modal hidroviário está ligada diretamente aos terminais instalados ao longo das margens destas vias. Neste sentido, o projeto Rio Grande Porto Indústria visa auxiliar a Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado na atração de novas indústrias nos distritos industriais de Rio Grande, Guaíba e Montenegro. Além disto existem iniciativas como a da Wilson Sons, arrendatária do Terminal de Contêineres em Rio Grande que implantou uma linha de navegação entre o TUP Santa Clara, em triunfo, aproximando o modal ao centro consumidor da Serra Gaúcha, Vale do Taquari, Vale do Caí, Vale do Rio dos Sinos. Em Pelotas, o terminal PEL01 arrendado pela CMPC é parte de uma logística de frete de retorno hidroviário que estabeleceu um ciclo de cargas de toras de madeira entre o município de Pelotas e Guaíba.

TABELA40– Ações de acompanhamento – Acessos ao Porto

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

#### 11.4 Gestão portuária

Conforme consta no Plano Mestre, o Plano de Ações de Gestão Portuária compreende ações que competem diretamente à Autoridade Portuária, bem como à sua atuação em conjunto com outras entidades no sentido de fomentar iniciativas que possam vir a beneficiar o Complexo Portuário em análise. A seguir são descritas as ações sugeridas a respeito do tema em questão.

PLANO DE AÇÕES – GESTÃO PORTUÁRIA					
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO
1	Implementação de uma sistemática de custeio da Autoridade Portuária	Portos do Rio Grande de Pelotas	Não Iniciado	Portos RS	Curto prazo
2	Elaboração de relatórios contábeis por unidade de negócio	Portos do Rio Grande e de Pelotas	Iniciado	Portos RS	Curto prazo
3	Implementação de um planejamento estratégico da Autoridade Portuária	Portos do Rio Grande e de Pelotas	Não Iniciado	Portos RS	Curto prazo
4	Implementação de um plano de negócios e planejamento comercial da Autoridade Portuária	Portos do Rio Grande e de Pelotas	Não Iniciado	Portos RS	Curto prazo
5	Arrendamento de áreas potenciais no Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas	Portos do Rio Grande e de Pelotas	Não Iniciado	Portos RS e Ministério da Infraestrutura	Curto prazo
6	Reestruturação do quadro de pessoal da SUPRG	Portos do Rio Grande e de Pelotas	Não Iniciado	Portos RS	Curto prazo
7	Implementação de um plano de treinamentos e capacitações da Autoridade Portuária	Portos do Rio Grande e de Pelotas	Não Iniciado	Portos RS	Curto prazo
8	Atualização do organograma da SUPRG e regulamentação dos cargos e funções	Portos do Rio Grande e de Pelotas	Não Iniciado	Portos RS	1 ano
9	Resolução das pendências nos contratos de exploração nos portos do Rio Grande e de Pelotas	Portos do Rio Grande e de Pelotas	Não Iniciado	Portos RS	Curto prazo
10	Melhoria dos sistemas integrados utilizados pela SUPRG	Portos do Rio Grande e de Pelotas	Não Iniciado	Portos RS	Curto prazo

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PELOTAS

11	Avaliação da classificação do Porto de Cachoeira do Sul e da sua vinculação à SUPRG	Portos do Rio Grande e de Pelotas	Rio Grande	Iniciado	Portos RS	Curto prazo
----	---	-----------------------------------	------------	----------	-----------	-------------

**TABELA41— Plano de ações do Porto de Pelotas – Gestão Portuária**

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio Grande e Pelotas. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC.

Propostas de projetos relacionados à gestão portuária necessários ao cumprimento das ações:

AÇÕES DE ACOMPANHAMENTO – GESTÃO PORTUÁRIA		
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	ATUALIZAÇÃO DO STATUS
1	Implementação de uma sistemática de custeio da Autoridade Portuária	Iniciado
2	Elaboração de relatórios contábeis por unidade de negócio	Iniciado
3	Implementação de um planejamento estratégico da Autoridade Portuária	Iniciado
4	Implementação de um plano de negócios e planejamento comercial da Autoridade Portuária	Iniciado
5	Arrendamento de áreas potenciais no Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas	Iniciado
6	Reestruturação do quadro de pessoal da SUPRG	Finalizado

**AÇÃO (ÕES) DE ACOMPANHAMENTO**

Em desenvolvimento. Em maio de 2022, a Autoridade Portuária alterou sua figura jurídica para Empresa Pública, conforme previsto na Lei Estadual 15.717, de 25 de setembro de 2021, e 1º Termo Aditivo do Convênio de delegação nº 001-1997-Portos.

Em maio de 2022, a Autoridade Portuária alterou sua figura jurídica para Empresa Pública, conforme previsto na Lei Estadual 15.717, de 25 de setembro de 2021, e 1º Termo Aditivo do Convênio de delegação nº 001-1997-Portos. Desde então vem seguindo a contabilidade regulatória e societária.

Em desenvolvimento. Em maio de 2022, a Autoridade Portuária alterou sua figura jurídica para Empresa Pública, conforme previsto na Lei Estadual 15.717, de 25 de setembro de 2021, e 1º Termo Aditivo do Convênio de delegação nº 001-1997-Portos. Já foram realizados ciclos de planejamento para consolidação da Empresa Pública e definição de Mapa Estratégico.

As estratégias comerciais da Autoridade Portuária derivam de seu planejamento estratégico, estando associado a divulgação e internacionalização da Portos RS. Focando na obtenção de novos mercados, realização de leilões de áreas, e incentivo a novos projetos tais como o Rio Grande Porto Indústria, e Portos RS Energy Port Platform.

Foi promovido o AVISO PÚBLICO DE ÁREAS ARRENDÁVEIS E CHAMAMENTO PÚBLICO de pessoas físicas ou jurídicas de direito público ou privado para identificação de interessados na utilização da infraestrutura do Complexo Portuário do Rio Grande do Sul. Além deste procedimento, o Porto de Pelotas possui o primeiro contrato de arrendamento do Estado com base na Lei 12.815/2013.

Foi promovido adequação funcional conforme Lei Estadual 15.790/2021.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO DE PELOTAS

7	Implementação de um plano de treinamentos e capacitações da Autoridade Portuária	Iniciado	Além da constante capacitação que já vem correndo nos setores desta empresa, o Plano de treinamentos e capacitações está em desenvolvimento.
8	Atualização do organograma da SUPRG e regulamentação dos cargos e funções	Finalizado	Em maio de 2022, a Autoridade Portuária alterou sua figura jurídica para Empresa Pública, conforme previsto na Lei Estadual 15.717, de 25 de setembro de 2021, e 1º Termo Aditivo do Convênio de delegação nº 001-1997-Portos. O Organograma, Estatuto Social e Regulamento Interno encontram-se disponíveis no site.
9	Resolução das pendências nos contratos de exploração nos portos do Rio Grande e de Pelotas	Finalizado	Foram promovidas as regularizações por meio de uso público, Contratos de Cessão Onerosa, Contrato de Cessão Não Onerosa, e Contratos de Arrendamento.
10	Melhoria dos sistemas integrados utilizados pela SUPRG	Iniciado	Os sistemas informatizados estão em aperfeiçoamento, e integração de base de dados para as unidades administrativas da Portos RS.
11	Avaliação da classificação do Porto de Cachoeira do Sul e da sua vinculação à SUPRG	Finalizado	Finalizado. A poligonal portuária foi revogada pela Portaria nº 62 de 16 de abril de 2021 deixando o Porto de Cachoeira do Sul de ser “Porto Organizado” passando a ser área da União Federal. O 1º Termo Aditivo do Convênio de delegação nº 001-1997-Portos estabelece a devolução da área à União.

TABELA42– Ações de acompanhamento – Gestão Portuária

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

### 11.5 Meio ambiente

Conforme consta no Plano Mestre, o Plano de Ações voltado para o tema de meio ambiente compreende iniciativas que refletem nas ações que competem diretamente à Autoridade Portuária ou à sua atuação perante outras entidades, no sentido de fomentar iniciativas que possam vir a beneficiar o Complexo Portuário em análise a respeito dessa temática. Assim, nas subseções a seguir são descritas as ações sugeridas acerca do tema em questão.

PLANO DE AÇÕES – MEIO AMBIENTE					
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO
1	Implantação do Sistema de Gestão Integrada de meio ambiente e de saúde e segurança do trabalho	Complexo Portuário	Iniciado	Portos RS, terminais arrendados e TUPs que não possuem SGI	Curto prazo
3	Implantação e continuidade dos planos e programas de monitoramentos ambientais	Complexo Portuário	Iniciado	Portos RS, terminais arrendados e TUPs	Ação contínua
4	Continuidade do atendimento à legislação de gerenciamento de riscos, atendimento à emergência e à saúde e segurança do trabalhador	Complexo Portuário	Iniciado	Portos RS, terminais arrendados, TUPs, FEPAM e Ibama.	Ação contínua
5	Fomento à integração na realização de monitoramentos das instalações Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas	Complexo Portuário	Iniciado	CGAPRG, terminais arrendados, TUPs, FEPAM e Ibama	Ação contínua
6	Manutenção dos monitoramentos de sedimentos e fomento à divulgação de dados de pesquisa quanto ao surgimento de lama na Praia do Cassino	Porto do Rio Grande	Iniciado	Portos RS, Ibama e FURG	Ação contínua

TABELA 43– Plano de ações do Porto de Pelotas – Meio Ambiente

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio Grande e Pelotas. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC.

Propostas de projetos relacionados ao meio ambiente necessários ao cumprimento das ações:

AÇÕES DE ACOMPANHAMENTO – MEIO AMBIENTE			
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	ATUALIZAÇÃO DO STATUS	AÇÃO (ÕES) DE ACOMPANHAMENTO
1	Implantação do Sistema de Gestão Integrada de meio ambiente e de saúde e segurança do trabalho	Iniciado	Portaria SEP 104/2009 foi revogada pela Portaria nº5.170, de 23 de dezembro de 2019. Após a extinção da Superintendência dos Portos do Rio Grande do Sul - SUPRG foi instituída a Portos RS na forma de sociedade de propósito específico, empresa pública, dotada de personalidade jurídica de direito privado, com patrimônio próprio e autonomia administrativa, técnica e financeira, vinculada à Secretaria de Estado responsável pela política de transportes do Rio Grande do Sul. Após a reestruturação da Portos RS, foi instituída a Diretoria de Meio Ambiente - DMA/Portos RS. Compõe e estrutura organizacional da DMA: 1 - Gerência de Meio Ambiente composta pela Coordenadoria de Fiscalização e Controle de Emergências; Coordenadoria de Planejamento, Licenciamento, Controle e Monitoramento; 2 - Coordenadoria de Comunicação e Educação Socioambiental; Gerência de Saúde e Segurança no Trabalho; 3 - Assessoria Técnica. À Diretoria de Meio Ambiente compete formular política e diretrizes para o desenvolvimento permanente nas operações portuárias, com ênfase ambiental e segurança do trabalho. "Elaboração e publicação da Política do Sistema de Gestão. A Política estabelece os princípios e as diretrizes para implementar, ou adaptar, ações institucionais no âmbito da Portos RS – Autoridade Portuária dos Portos do Rio Grande do Sul S.A., para compor o seu Sistema de Gestão Ambiental. A Política tem como objetivo obter a melhora no desempenho ambiental, balizada por ações institucionais/corporativas que possibilitem o desenvolvimento sustentável das atividades portuárias."  Iniciado processos para implementar a ISO 9001:2015 Iniciado processos para implementar a ISO 14001:2015
3	Implantação e continuidade dos planos e programas de monitoramentos ambientais	Iniciado	Plano e programas em execução em atenção Licença de Operação do Porto do Rio Grande LO nº03/1997 (3ª renovação) expedida pelo IBAMA com validade até 2028 e do Porto de Pelotas LO nº2756/2021 expedida pela FEPAM com validade até 2025. Elaboração de notas técnicas, relatórios semestrais e anuais.
4	Continuidade do atendimento à legislação de gerenciamento de riscos, atendimento à emergência e à saúde e segurança do trabalhador	Iniciado	1. Através do Parecer Técnico nº 114/2023 (SEI/IBAMA 17067562), o Porto do Rio Grande obteve a aprovação do PEI, PAE, PGR e EAR. O Porto do Rio Grande ainda conta com o Plano de Área elaborado e implementado, PCE elaborado e implementado. O PPR e PCMSO está em processo de revisão. O Porto do Rio Grande integra o PAM-RG. - Atendimento as emergências e elaboração de relatórios. Execução de treinamentos e simulados.

			<p>2. Porto de Pelotas tem PEI que se encontra na sua segunda versão. Foi elaborado EAR e PCE. PGR está em fase de contratação. Atendimento as emergências e elaboração de relatórios. Execução de treinamentos e simulados.</p> <p>3. CGAPRG atua fortemente nas questões do gerenciamento de risco no Porto do Rio Grande. Reuniões mensais</p>
5	Fomento à integração na realização de monitoramentos das instalações Complexo Portuário de Rio Grande e Pelotas	Iniciado	<p>1. A integração dos dados é realizada pela DMA, notas técnicas são produzidas para embasar o Relatório de Gestão da Portos RS assim como a Carta Anual. Elaboração de Notas Técnicas <a href="https://www.portosrs.com.br/site/public/uploads/site/relatorio_gestao/relatorio_gestao_2022.pdf">https://www.portosrs.com.br/site/public/uploads/site/relatorio_gestao/relatorio_gestao_2022.pdf</a></p> <p>2. A DMA trabalha em conjunto com os terminais portuários na elaboração de planos de dragagem e no acompanhamento ambiental das dragagens de manutenção. Emissão de processos licenciatórios das obras de dragagens de manutenção. Emissão de AUGTER e ou inserção de condicionante específica nas LOs dos Terminais pela FEPAM</p>
6	Manutenção dos monitoramentos de sedimentos e fomento à divulgação de dados de pesquisa quanto ao surgimento de lama na Praia do Cassino	Iniciado	<p>1. Monitoramentos dos sedimentos no Porto do Rio Grande é executado anualmente através do CPS 1292/2023 com foco na qualidade dos sedimentos em atenção Res CONAMA 454/2012, os resultados são compilados e trabalhados pela DMA. Elaboração de notas técnicas, relatórios anuais. <a href="https://www.portosrs.com.br/site/public/uploads/site/resp-ambiental/153.pdf">https://www.portosrs.com.br/site/public/uploads/site/resp-ambiental/153.pdf</a> ; <a href="https://www.portosrs.com.br/site/public/uploads/site/resp-ambiental/154.pdf">https://www.portosrs.com.br/site/public/uploads/site/resp-ambiental/154.pdf</a>; <a href="https://www.portosrs.com.br/site/public/uploads/site/resp-ambiental/167.pdf">https://www.portosrs.com.br/site/public/uploads/site/resp-ambiental/167.pdf</a></p> <p>2. O Monitoramento mensal do bolsão de lama está em execução através do CPS 1194/2022, soma-se ainda o monitoramento de praia, da área de despejo, do fluxo de material em suspensão e imagens de satélite (foco na pluma da Lagoa dos Patos). Produção de relatórios mensais através do CPS 1194/2022; Elaboração de relatórios técnicos para o IBAMA; resultados apresentados junto ao CONDEMA RG; Produção de materiais informativos divulgados no site da Portos RS; Elaboração de Notas Técnicas: <a href="https://www.portosrs.com.br/site/imprensa_e_midia/noticia/1788">https://www.portosrs.com.br/site/imprensa_e_midia/noticia/1788</a> ; <a href="https://www.portosrs.com.br/site/imprensa_e_midia/noticia/1801">https://www.portosrs.com.br/site/imprensa_e_midia/noticia/1801</a> ;</p> <p>3. O Monitoramento dos sedimentos do Porto de Pelotas é executado semestralmente através do CPS 1291/2023 com foco na qualidade dos sedimentos em atenção Res CONAMA 454/2012, os resultados são compilados pela DMA. Elaboração de notas técnicas e relatórios semestrais. <a href="https://www.portosrs.com.br/site/public/uploads/site/resp-ambiental/155.pdf">https://www.portosrs.com.br/site/public/uploads/site/resp-ambiental/155.pdf</a> ; <a href="https://www.portosrs.com.br/site/public/uploads/site/resp-ambiental/189.pdf">https://www.portosrs.com.br/site/public/uploads/site/resp-ambiental/189.pdf</a></p>

TABELA 44– Ações de acompanhamento – Meio ambiente

Fonte: Portos RS. Elaboração: Portos RS.

### 11.6 Porto-Cidade

Conforme consta no Plano Mestre, o Plano de Ações voltado para o tema de porto-cidade compreende iniciativas que competem à Autoridade Portuária ou à sua atuação perante outras entidades no sentido de fomentar iniciativas que possam vir a beneficiar o Complexo Portuário e os municípios em análise. Assim, nas subseções a seguir são descritas as ações sugeridas a respeito do tema em questão.

PLANO DE AÇÕES – PORTO-CIDADE					
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	INSTALAÇÃO PORTUÁRIA	STATUS	RESPONSÁVEL	PRAZO RECOMENDADO
1	Fortalecimento da comunicação e ações conjuntas entre a Autoridade Portuária, empresas privadas e o Poder Público	Complexo Portuário	Iniciado	Portos RS, TUPs, arrendatários, Prefeitura Municipal de Rio Grande, Prefeitura Municipal de Pelotas, Prefeitura Municipal de São José do Norte e Governo do Estado de Rio Grande do Sul	Ação contínua
3	Acompanhamento, fomento e manutenção de iniciativas socioambientais com as comunidades no entorno do Complexo Portuário	Complexo Portuário	Iniciado	Portos RS, TUPs e arrendatários	Ação contínua
4	Fomento à execução dos projetos de revitalização propostos para as áreas portuárias e entornos	Complexo Portuário	Iniciado	Portos RS, TUPs, arrendatários, Prefeitura de Pelotas e Prefeitura do Rio Grande.	5 anos
6	Fomento à atualização da poligonal do Porto Organizado de Pelotas	Porto de Pelotas	Iniciado	Portos RS, Minfra e SPU	Imediato

TABELA 45– Plano de ações do Porto de Pelotas – Porto-Cidade

Fonte: Plano Mestre do Complexo Portuário do Rio Grande e Pelotas. Elaboração: Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC.

Propostas de projetos relacionados à interface Porto - Cidade necessários ao cumprimento das ações:

AÇÕES DE ACOMPANHAMENTO – PORTO-CIDADE			
ITEM	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	ATUALIZAÇÃO DO STATUS	AÇÃO (ÕES) DE ACOMPANHAMENTO
1	Fortalecimento da comunicação e ações conjuntas entre a Autoridade Portuária, empresas privadas e o Poder Público	Iniciado	1) Foi criada a Diretoria de Relações Institucionais, responsável pela articulação e relação com os Municípios e instituições, além de políticas ESG. 2) Criação do Grupo de Trabalho para fomento a implementação da Agenda Local, utilizando uma ferramenta de articulação e integração semelhante ao Conselho de Gestão Ambiental de Rio Grande - CGAPRG.
3	Acompanhamento, fomento e manutenção de iniciativas socioambientais com as comunidades no entorno do Complexo Portuário	Iniciado	1) Foi criada a Diretoria de Relações Institucionais, responsável pela articulação e relação com os Municípios e políticas ESG. Além de trabalho de integração socioambiental, promovido pela Diretoria de Meio Ambiente com ações sócias educativas, como “Verão Portos”, “Separe mais, polua menos”, e “saúde nos Portos”, Otroporto, entre outros. 2) Potencializar as ações de sustentabilidade sob a ótica das ODS.
4	Fomento à execução dos projetos de revitalização propostos para as áreas portuárias e entornos	Iniciado	O uso das áreas não afetas a operação portuária para projetos de revitalização está sendo objeto de debate entre a Autoridade Portuária e o Município
6	Fomento à atualização da poligonal do Porto Organizado de Pelotas	Finalizado	A poligonal do Porto de Pelotas foi atualizada conforme Portaria MINFRA nº 52 de 23 de março de 2021.

TABELA46– Ações de acompanhamento – Porto-Cidade

Fonte: Portos RS; Elaboração: Portos RS.

**AUTORIDADE PORTUÁRIA**

**Cristiano Pinto Klingner**

Presidente

[cristianoklingner@portosrs.com.br](mailto:cristianoklingner@portosrs.com.br)

**Henrique Horn Ilha**

Diretor de Meio Ambiente

[henriqueilha@portosrs.com.br](mailto:henriqueilha@portosrs.com.br)

**João Alberto Gonçalves Júnior**

Diretor de Gestão, Administrativa e Financeira

[joaogoncalves@portosrs.com.br](mailto:joaogoncalves@portosrs.com.br)

**Lucas Meurer Cardoso**

Diretoria de Infraestrutura

[meurer@portosrs.com.br](mailto:meurer@portosrs.com.br)

**Romildo Fernandes Bondan**

Diretoria de Operações

[romildobondan@portosrs.com.br](mailto:romildobondan@portosrs.com.br)

**Sandro Figueiredo de Oliveira**

Diretoria de Relações Institucionais

[sandrofigueiredo@portosrs.com.br](mailto:sandrofigueiredo@portosrs.com.br)

**EQUIPE TÉCNICA**

**Paulo Fernando Curi Estima**

Gerente de Planejamento e Desenvolvimento – Portos RS

[fernandoestima@portosrs.com.br](mailto:fernandoestima@portosrs.com.br)

**Bruno Gonçalves Almeida**

Administrador – Portos RS

[bruno-almeida@portosrs.com.br](mailto:bruno-almeida@portosrs.com.br)

**Flávia Carinha Galarraga**

Engenheira Produção – Portos RS

[fgalarraga@portosrs.com.br](mailto:fgalarraga@portosrs.com.br)

**Graciele Borba**

Administradora – Portos RS

[graciele@portosrs.com.br](mailto:graciele@portosrs.com.br)

**Karen Souza Hartmann**

Engenheira Civil - Portos RS

[graciele@portosrs.com.br](mailto:graciele@portosrs.com.br)

**Martina Gautério Ramos**

Estagiária – Portos RS

[martinaramos@portosrs.com.br](mailto:martinaramos@portosrs.com.br)

PORTOS RS -  
AUTORIDADE PORTUÁRIA DOS PORTOS DO RIO GRANDE DO SUL S.A.  
Av. Honório Bicalho, S/N – CP 198 – Rio Grande – RS – Brasil  
CEP: 96201-020  
Tel.: (53) 3231-1366  
protocolo@portosrs.com.br  
<http://www.portosrs.com.br/site/>

PORTOS RS – AUTORIDADE DOS PORTOS DO RIO GRANDE DO SUL S.A.