

## PORTO DE PELOTAS: UM ESTUDO SOBRE A MELHORIA DO SEU CALADO

RENE ROBERTO NEBEL ZACOUTEGUY<sup>1</sup>; MIGUEL PINTO DE OLIVEIRA<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Universidade Federal de Pelotas – rzproducoes@hotmail.com*

<sup>2</sup>*Universidade Federal de Pelotas – mig@ufpel.edu.br*

### 1. INTRODUÇÃO

A história da atividade portuária no Brasil tem seu inicio na época do Império, a partir da Carta Régia de 28/01/1808, que possibilitou a abertura dos portos brasileiros às nações amigas e eram chamadas de Docas Portuárias.

Pode-se considerar como o marco inicial da atividade portuária a Lei nº 1.746, de 13/10/1869, que autorizou as contratações para construção de docas e armazéns para movimentação e guarda de mercadorias, criando a modalidade de exploração portuária mediante contrato de concessão. A partir daí veio um longo período de implantação de instalações portuárias em diversas regiões do Brasil (SPH, 2017).

O desenvolvimento econômico do entorno de Pelotas e de Rio Grande dependeu por longo período das exportações de charque. Ainda nesse período, Rio Grande era a capital da província, pois essa cidade, junto com Pelotas, era o pólo regional. Vale ressaltar que entre 1868 e 1875 realizou-se a primeira desobstrução do canal do São Gonçalo, que veio a permitir em 1876 a exportação de charque para os Estados Unidos através do navio Tampico. Este acontecimento permitiu o atendimento de industrialistas Pelotense com o alfandegamento da Mesa de Renda em 1878 (Magalhães, 1993).

No ano de 1928, a União autorizou o Governo do Estado do Rio Grande do Sul a construir e a explorar comercialmente o porto de Pelotas, tendo várias obras iniciadas em 20 de novembro de 1933, com o projeto consistindo em 464m de cais de atracação e três armazéns.

No ano de 1951 foi criado o Departamento de Portos, Rios e Canais (DEPRC), autarquia estadual que ficou responsável pela exploração comercial do porto, de acordo com a concessão ao estado do Rio Grande do Sul.

Em agosto de 1994 expirou o prazo do Contrato da Concessão Portuária ao Estado, e com o intuito de possibilitar os ajustes impostos pela Lei Federal nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, denominada Lei de Modernização dos Portos Brasileiros, o prazo da Concessão foi prorrogado para até 31 de março de 1997.

Já no ano de 1997, foi firmado com o Ministério dos Transportes o Convênio 001-PORTOS/97, delegando ao Estado do Rio Grande do Sul, por 25 anos (renováveis por mais 25 anos), a administração e exploração dos portos de Porto Alegre, Pelotas, Rio Grande e Cachoeira do Sul.

Com a Lei Estadual nº 10.723, de 18 de janeiro de 1996, o DEPRC foi reestruturado e o Porto de Rio Grande foi desvinculado de sua estrutura. Através da Lei Estadual nº 11.089, de 22 de janeiro de 1998, foi alterada a denominação do Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais – DEPRC, para Superintendência de Portos e Hidrovias – SPH, autarquia estadual vinculada à Secretaria de Transportes do Estado do Rio Grande do Sul.

De significativa importância é o fato de a SPH possuir ainda duas áreas não contíguas às instalações portuárias que devem ser registradas:

- Área da “Chácara da Brigada”, localizada na confluência do Canal São Gonçalo com o Arroio Pelotas, com terreno de 91.430 m<sup>2</sup>, sendo cerca de 25.000

dentro da poligonal do porto, que serviu como área de embarque de pedras oriundas das pedreiras de Monte Bonito, com destino ao Porto de Rio Grande, para a construção dos respectivos molhes de abrigo;

- Área do “CADEM”, localizada a leste do Clube de Natação e Regatas Pelotense e a oeste do arroio Pepino. Foi utilizada como terminal de recebimento e embarque de carvão. Área total de 17.810 metros quadrados.

As coordenadas geográficas são: Latitude Sul 31°46'56" e Longitude Oeste 52°19'05" (SPH, 2017).

O canal São Gonçalo tem navegabilidade que permite ligação da Lagoa dos Patos com os portos de Santa Vitória do Palmar e Jaguarão, sendo um potencial para o escoamento da produção destes locais. Além disso, a Lagoa Mirim possui 200 km de extensão navegáveis o que permite e facilita, inclusive, o comércio com o Uruguai (ANTAQ, 2009).

O custo do transporte no Brasil é significativo, correspondendo a 6,7% do PIB o que corresponde a R\$ 154,8 bilhões. Portanto, a importância do meio hidroviário é dada em termos econômicos, pois o transporte de uma tonelada de carga por 335 milhas tem os seguintes custos: por hidrovia US\$ 1, por ferrovia US\$ 5, por rodovia US\$ 22, e por aerovia US\$ 67 (Campelo, 2009).

## 2. METODOLOGIA

No primeiro momento foi construído um referencial teórico do tema, como pesquisa em livros, artigos, análises de documentos, leis, normas, cartas náuticas. Foi necessária a compreensão e interpretação da carta náutica, para poder entender os locais e profundidades do canal de acesso ao porto. Realizou-se entrevista com o Diretor do Porto e funcionários, que trabalham ou trabalharam a fim de entender o seu funcionamento, bem como com os funcionários Gladis Rejane Moran Ferreira e Mário Vieira Dutra, da Superintendência do Porto de Rio Grande. Consulta de bibliografia junto a Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH), sobre a criação, a legislação, e as alterações e as melhorias que trouxe para o porto. O presente estudo é pautado na análise quantitativa e qualitativa de dados e informações.

## 3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A pesquisa de campo foi realizada no Porto de Pelotas, localizada no bairro Porto, na Rua Conde de Porto Alegre nº 01 na cidade de Pelotas/RS, onde obteve-se informações sobre o mesmo, com o Diretor do Porto e alguns funcionários, e acesso a materiais que interessariam para o presente trabalho, como documentos, plantas, cartas náuticas e outros.

Da análise de documentos e das entrevistas efetivadas, constatou-se que o fator principal e prioritário ao aproveitamento do porto de Pelotas é limitado pela profundidade do canal do São Gonçalo pode ser subdividido em duas partes, a primeira que vai do porto a barra e a segunda da barra até o canal de navegação da Lagoa dos Patos. Saliente-se que trecho correspondente a primeira parte mantém-se com 5,2 metros, porém na segunda tem-se a continua deposição de sedimentos, trazidos pelo canal do São Gonçalo, mas principalmente pelo estuário do Guaíba, acumulando-se na barra.

Portanto, é primordial a dragagem do Canal do São Gonçalo, cujo ideal seria atingir 8,5 metros de profundidade permitindo assim a navegação de navios de longo curso, com 200 metros de comprimento, superior a atual que é de 17 pés, o que equivale a 5,20 metros de profundidade. Na zona portuária, o

nível do São Gonçalo oscila, durante o ano, entre 0,30 metros a 1,60 metros em condições normais. Essa variação ocorre principalmente pela alteração nos níveis das lagoas dos Patos e Mirim.. O cais acostável dispensa dragagem por ser fundo natural. Até duas décadas atrás eram dragados os canais de acesso a cada 4 anos , e a bacia de evolução a cada 8 a 10 anos (RIBEIRO, 1998, p. 85, 86).

Atualmente é realizado o estudo do potencial de cargas da região, dados referentes ao acesso rodoviário e ferroviário, bem como o que diz respeito à sinalização do canal de acesso para possibilitar a navegação noturna.

Na figura 1 a seguir temos um mapa do canal São Gonçalo, do Porto até a barra. Esse mapa de 1983 traz a profundidade do canal e suas bóias de sinalização e o rumo para os navios.

**Figura 1: Mapa Canal São Gonçalo Pelotas|RS**



Fonte: Marinha do Brasil, 2018.

#### 4. CONCLUSÕES

Conclui-se pelos dados batimétricos existentes, que a profundidade do canal de acesso ao porto de Pelotas é o principal fator limitante ao aproveitamento de todo o seu potencial, por não permitir acesso de navios de grande porte, somente barcaças com capacidade de carga limitada.

Para se obter uma melhor resposta para a compreensão da potencialidade do porto de Pelotas e em complementação ao presente trabalho, faz-se necessário estudos do potencial de cargas da região, dos acessos ferroviário e rodoviário, bem como da sua sinalização com objetivo de permitir a navegação noturna.

## 5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTAQ. AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO. **Sistema Brasileiro de Portos e Terminais.** 2009. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/anuarios/portuario2009/sistemaportuario.htm>>. Acesso em: 02 de janeiro de 2018.

CAMPELO, M. R.; DUHÁ, P. A. D. A História do Transporte Hidroviário – Interior do Rio Grande do Sul. Centhury, Porto Alegre, 2009.

LABORATÓRIO DE TRANSPORTE E LOGISTICA – LabTrans. **Plano Mestre – Porto de Pelotas.** Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis/SC, 2013.

MAGALHÃES, Mário Osório. Opulência e cultura na província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a história de Pelotas (1860 – 1890). 2 ed., Pelotas EdUFPel.

MARINHA DO BRASIL – Cartas náuticas disponível em:  
<https://www.marinha.mil.br/search/node/cartas%20nauticas>. Acesso em 04 maio 2018.

SECRETARIA DOS TRANSPORTES. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – Porto de Pelotas – RS.** Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 2016.

RIBEIRO, LEON CARLOS SCHWONKE. **Pelotas.** Editora e Gráfica Universitária – Universidade Federal de Pelotas. Pelotas. 1998

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria Estadual de Infraestrutura e Logística. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Pelotas.** Pelotas/RS. 2017.

SPH. SUPERINTENDÊNCIA DE PORTOS E HIDROVIAS. **Estudo Ambiental para licenciamento de dragagem e desassoreamento de canais de navegação:** Sistema Hidroviário São Gonçalo. Porto Alegre, 2017.