

# APÊNDICE

## APÊNDICE 2.1 ESTATÍSTICAS DAS ATIVIDADES SOCIO-ECONÔMICAS

### A2.1.1 Principais Produtos Exportados e Importados

#### (1) Exportação

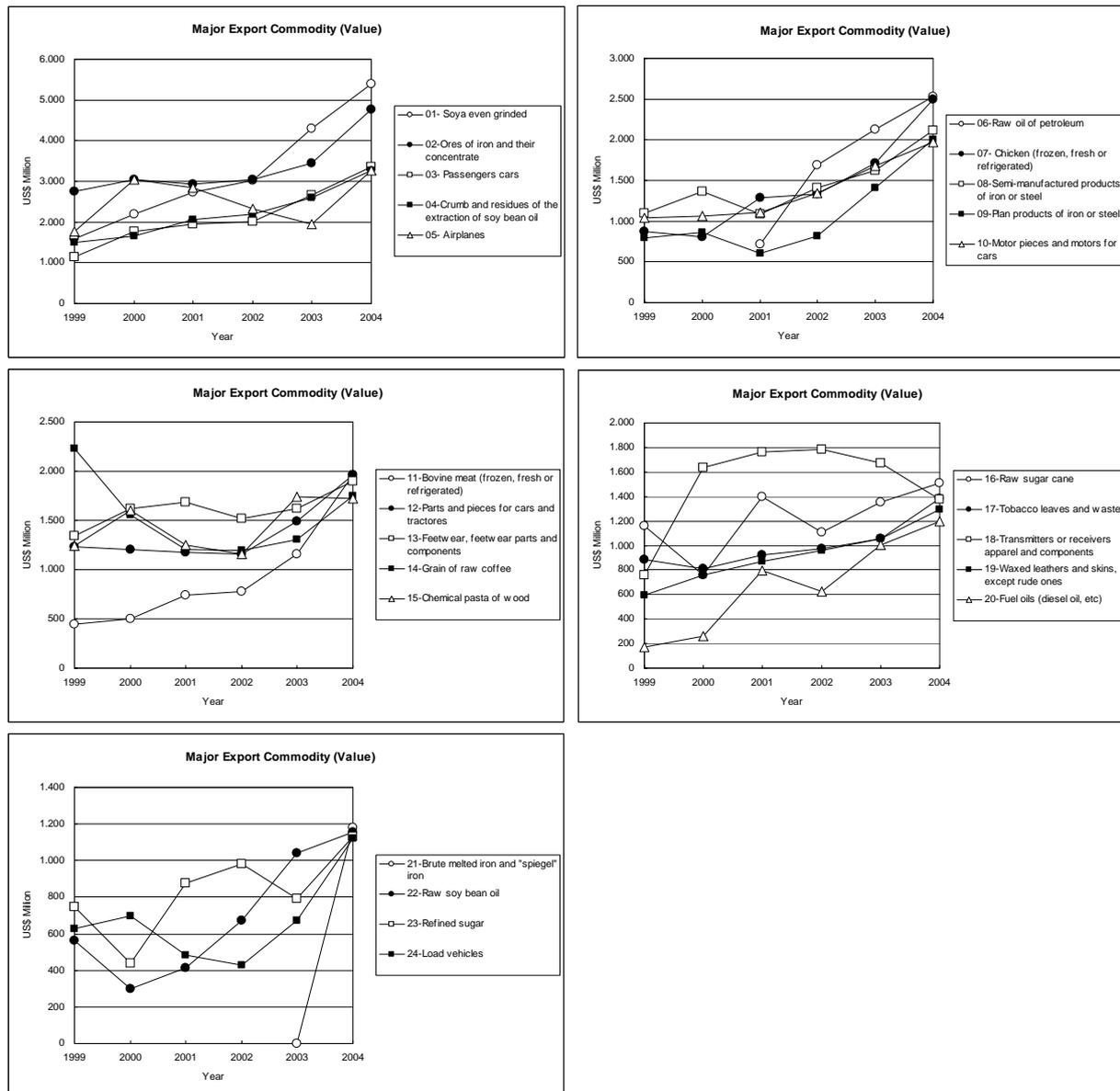
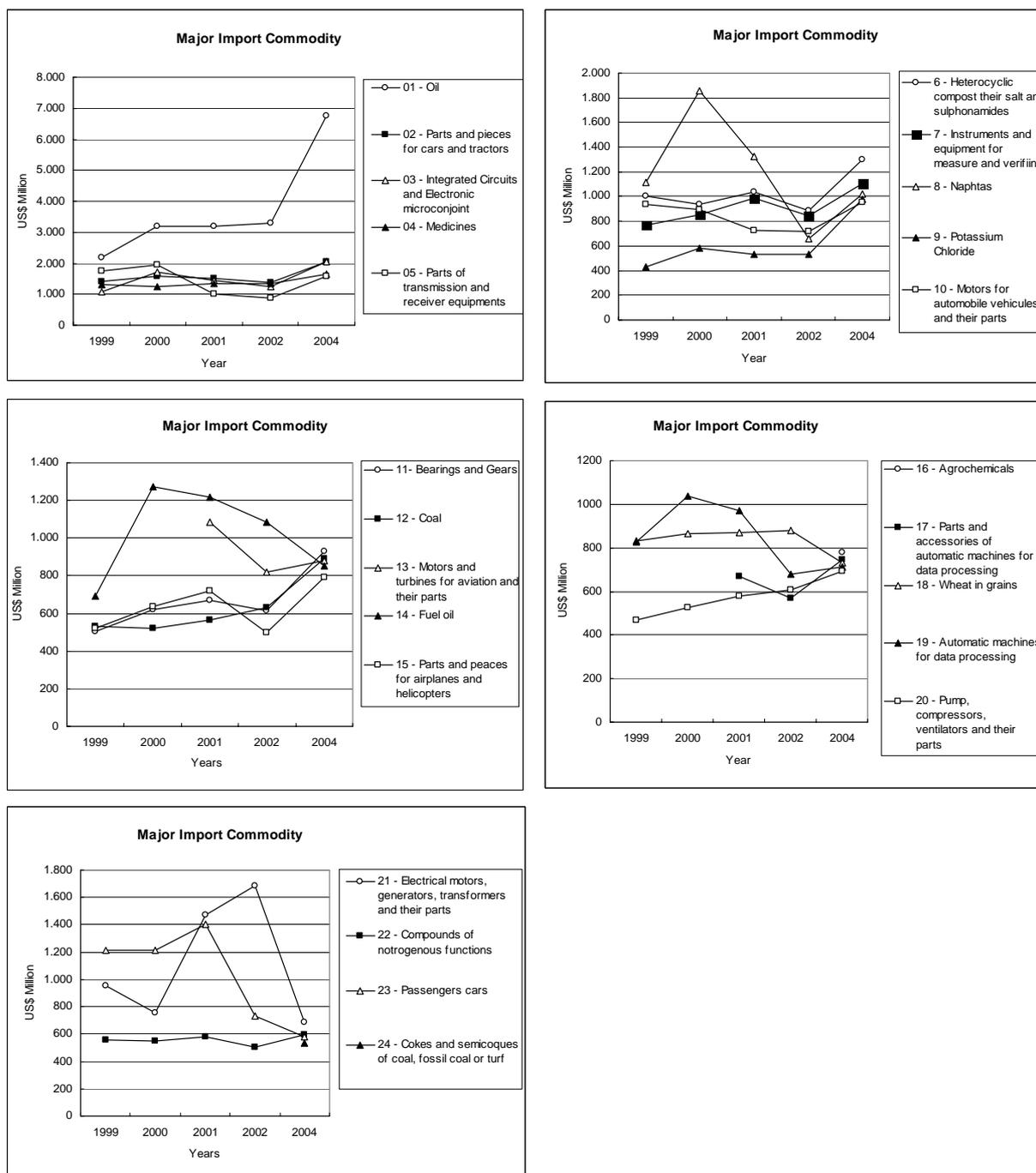


Fig. A.2-1 Principais Produtos Exportados

**(2) Importação**



**Fig. A.2-2 Principais Produtos Importados**

## A2.1.2 Contrapartida Comercial

### (1) Exportação

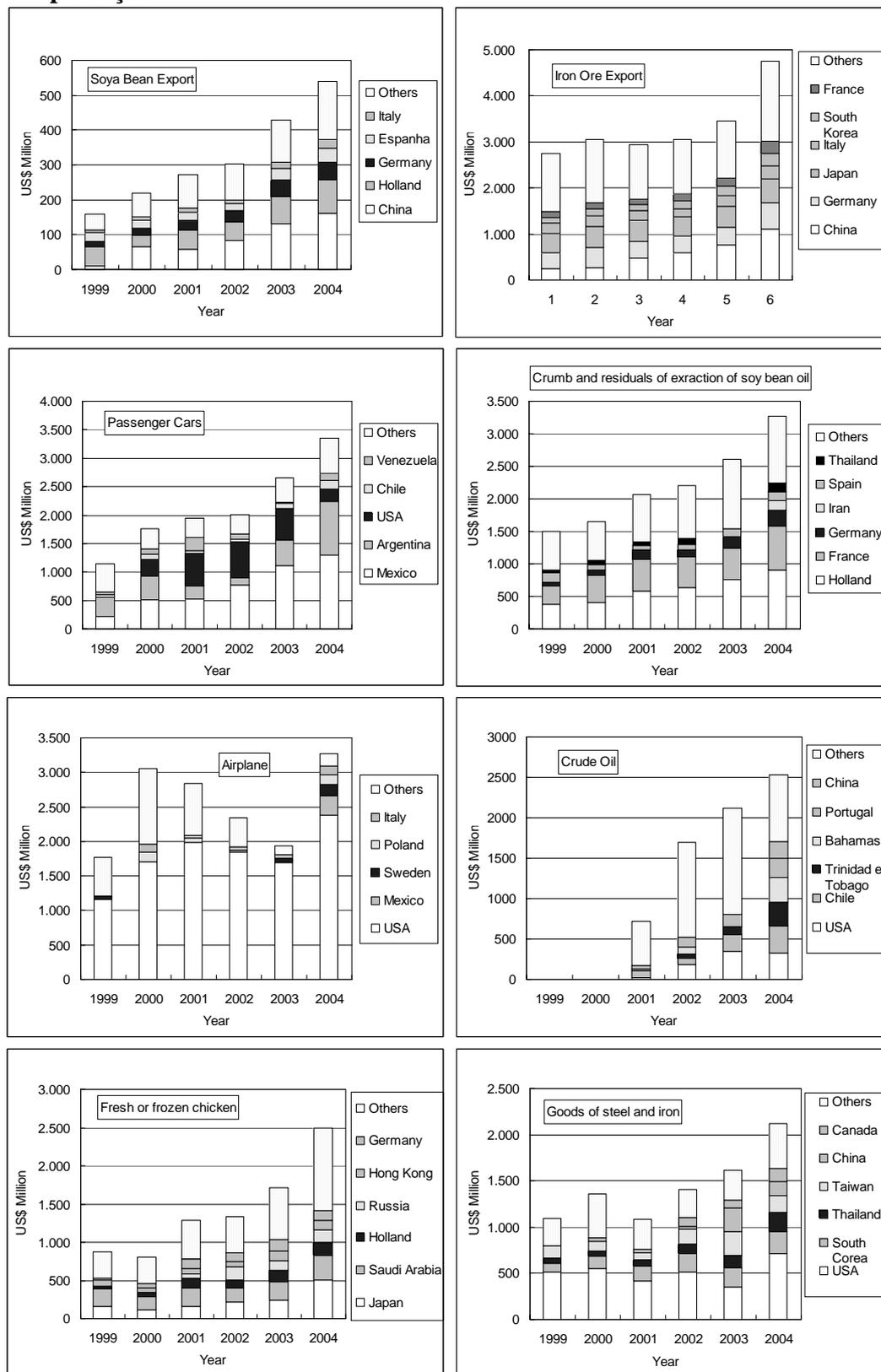


Fig. A.2-3 Exportação brasileira por produto e país de destino

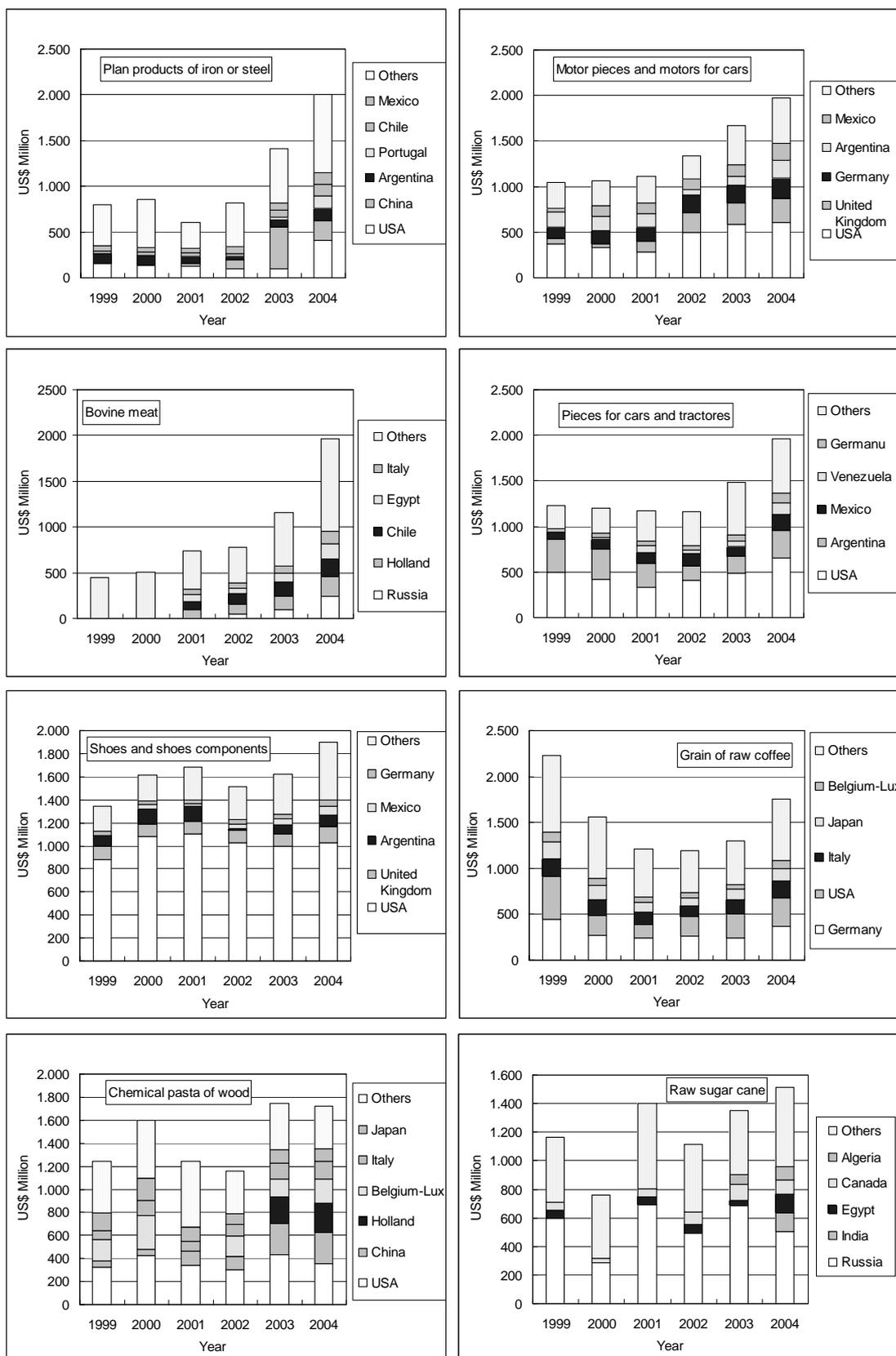


Fig. A.2-3 Exportação brasileira por produto e país de destino (cont.)

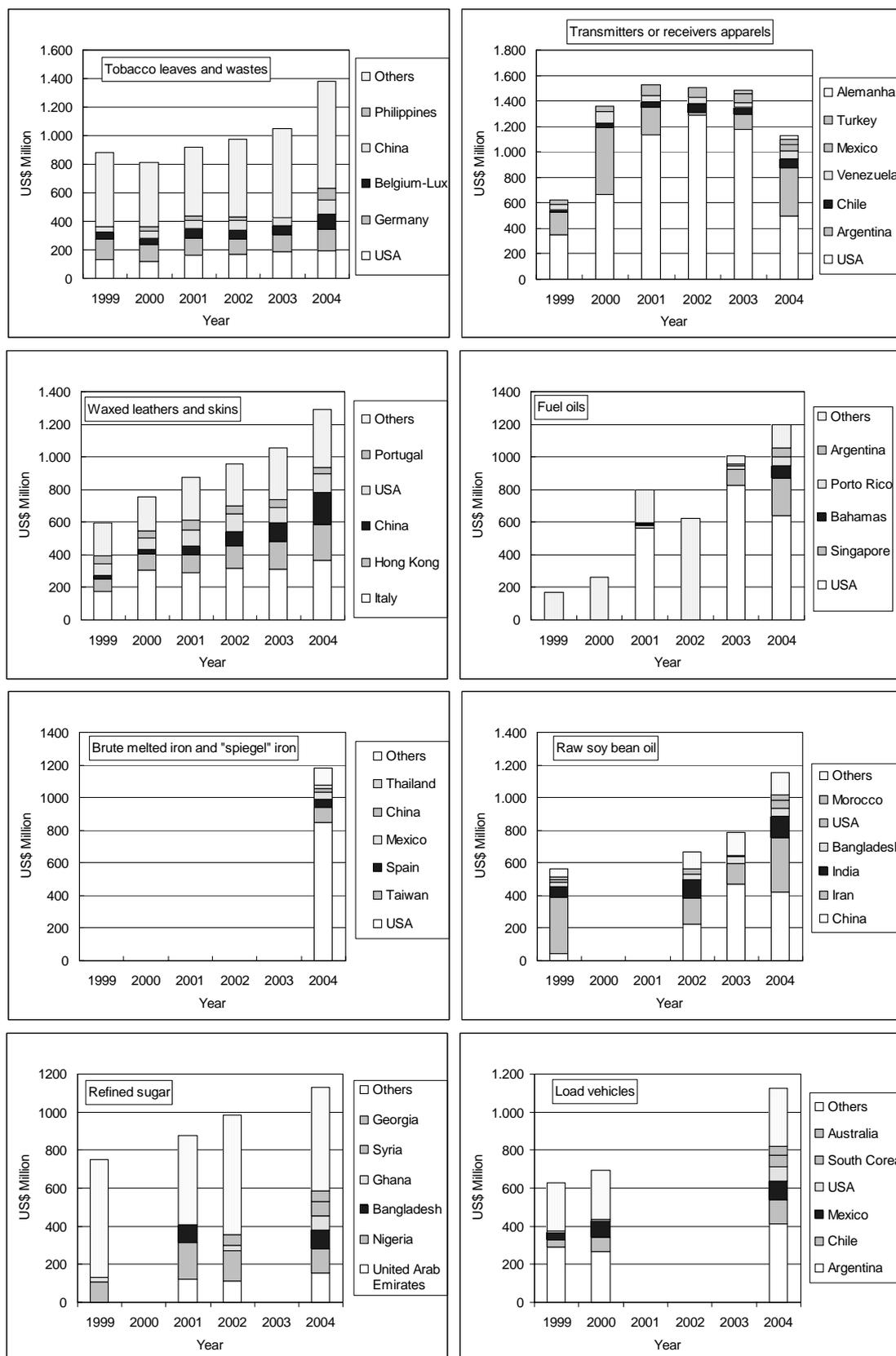
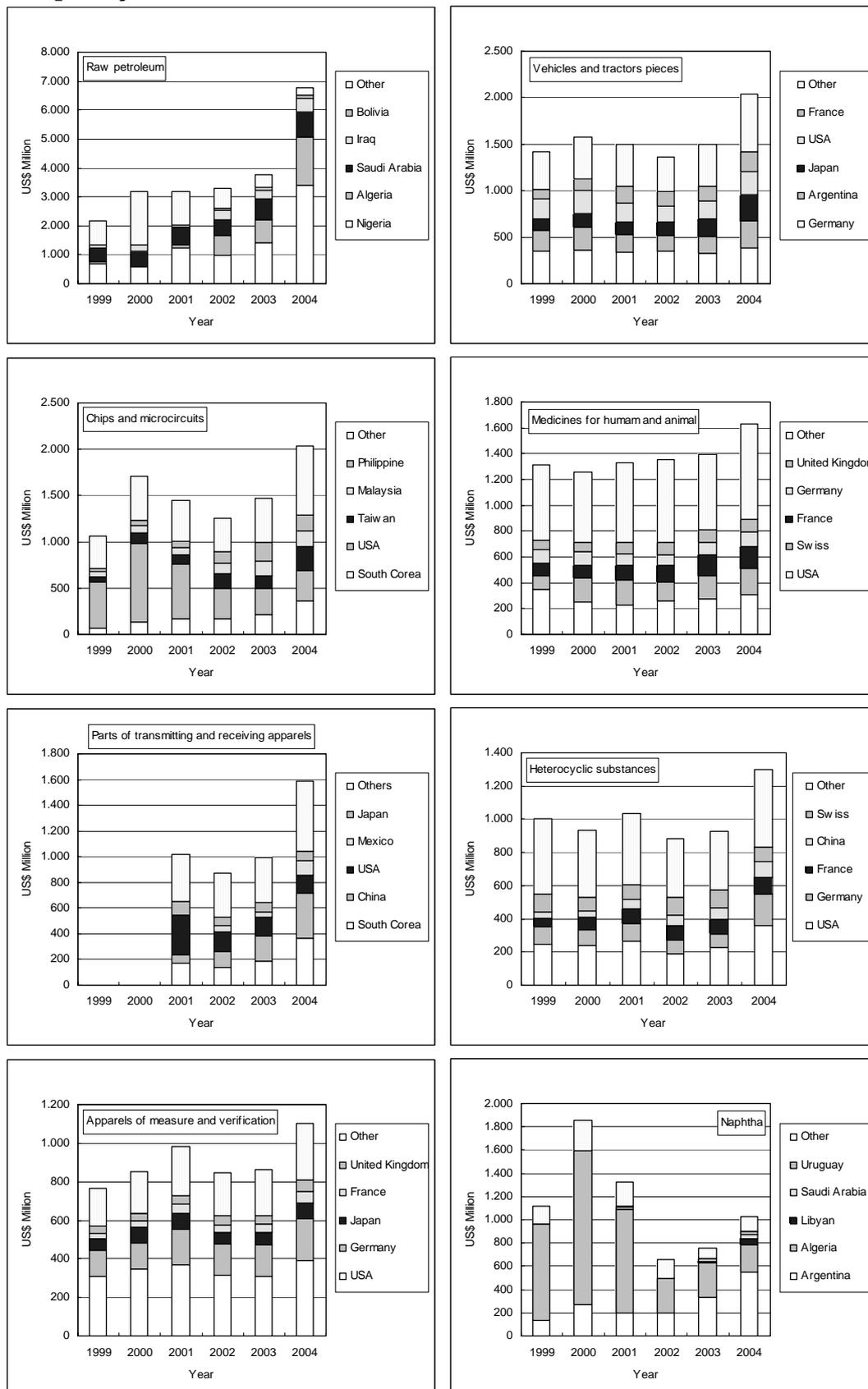
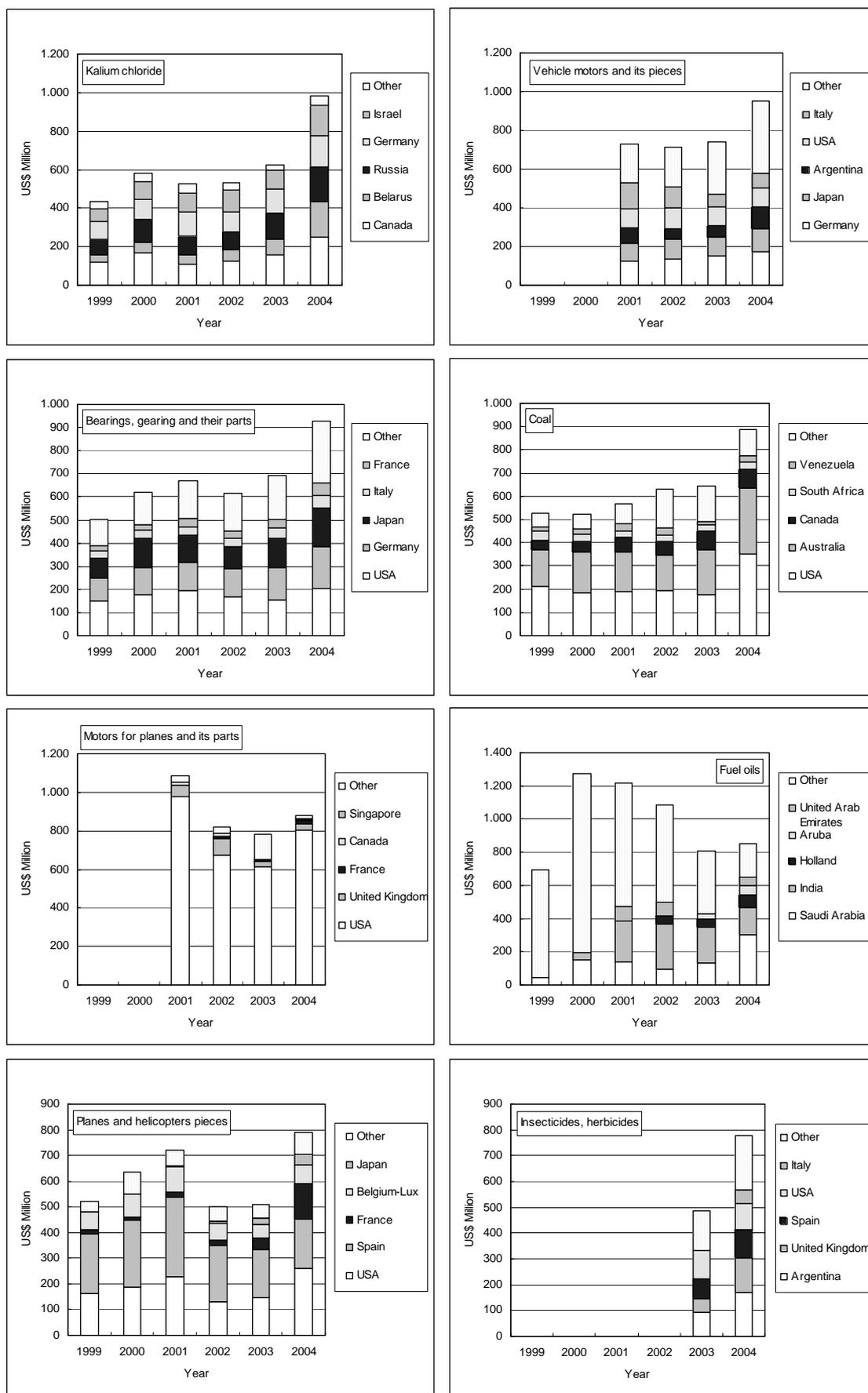


Fig. A.2-3 Exportação brasileira por produto e país de destino (cont.)

**(2) Importação**



**Fig. A.2-4 Importação brasileira por produto e país de origem**



**Fig. A.2-4 Importação brasileira por produto e país de origem (cont.)**

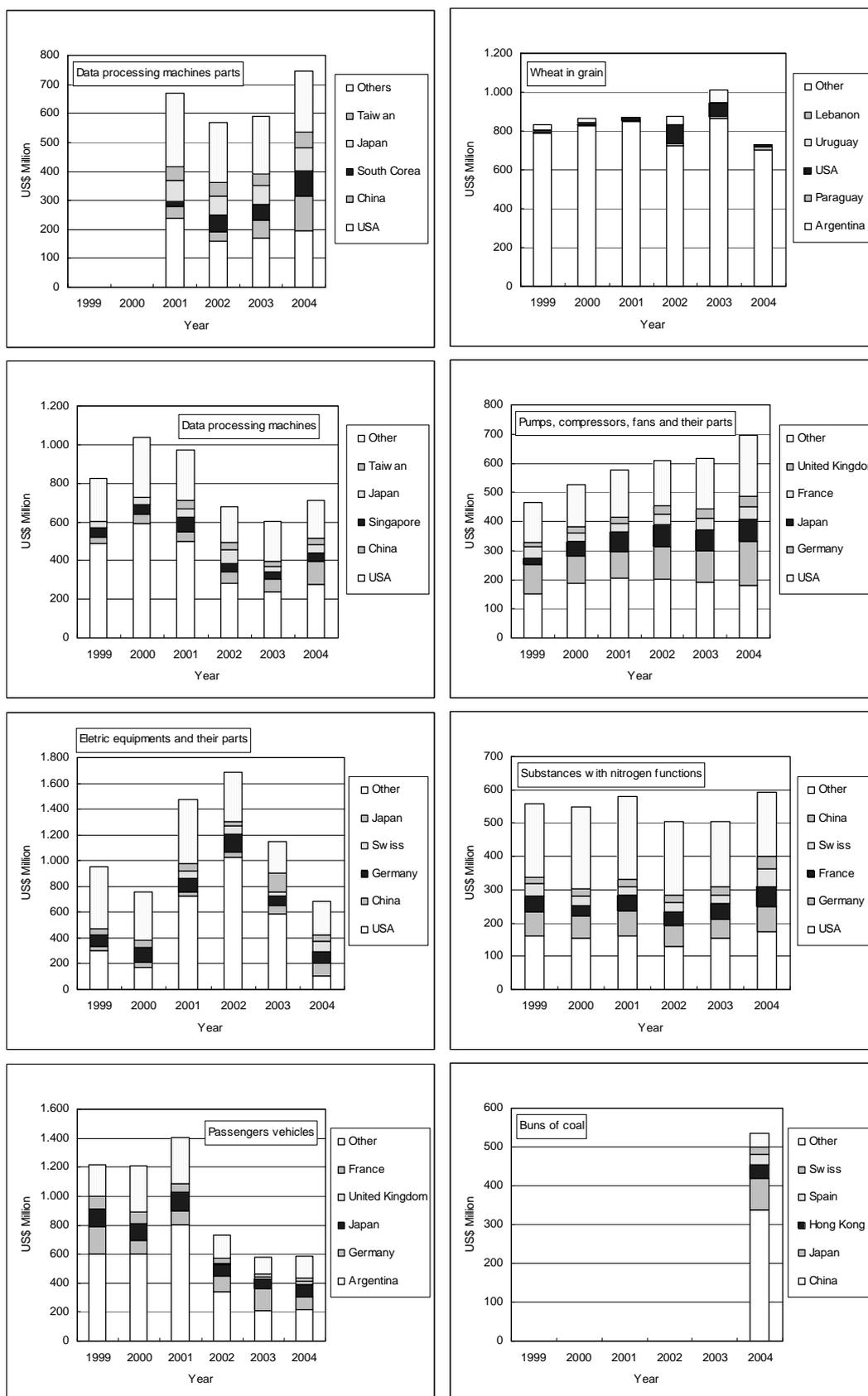


Fig. A.2-4 Importação brasileira por produto e país de origem (cont.)

## A2.1.3 Movimento de Cargas

### (1) Mucuripe

IMPORT LONG COURSE - GENERAL CARGO

(IN TONS)

COMMODITY	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
AÇO LAMINADO (LAMINATED STEEL)			5.700	4.934		3.409					
ALGODÃO EM PLUMA (COTTON IN FEATHER)	84.474	56.471	120.335	135.177	97.460	113.050	80.897	0	19.438	16.648	13.688
ARROZ (RICE)	67.607	16.002	18.467	17.034	40.628	10.517	33.818	12.706	4.081	5.952	8.024
AUTOMÓVEL (AUTOMOBILE)	1.185	3.139									
BOBINA DE FERRO OU AÇO (REEL OF IRON OR STEEL)				5.127	29.120	85.156	79.336	56.210	0	0	4.522
BOBINAS DE ALUMÍNIO (REELS OF ALUMINUM)							7.591				1.190
BOBINAS DE PAPEL (REELS OF PAPER)	0	2.056		8.255	13.430	10.586	8.583				6.574
BOBINAS DIVERSAS (SEVERAL REELS)					10.439	3.500					
CARGA FRIGORIFICADA (LOAD FRIGORIFICADA)	5.508	2.778									
CARGAS DIVERSAS (SEVERAL LOADS)			2.151								
CASTANHA DE CAJU (CASHEW NUT)	4.562	2.016				4.047					
CASTANHA DE CAJU IN NATURA (CASHEW NUT IN NATURA)						5.600	4.282				
CHAPAS DE AÇO (STEEL PLATES)	0	2.371	4.742	5.129	6.338						
CIMENTO (CEMENT)	13.850	45.149	67.106	35.129	0						
CLORETO DE POLIVINIL (CHLORIDE OF POLYVINIL)								262			
FARINHA DE TRIGO (WHEAT FLOUR)				26.534	15.941	8.725	4.584	2.438			1.849
FEIJÃO (BEAN)	4.297	31.416	2.474	0	4.848	24.261	0				
FIOS E FIBRAS DE POLIESTER (THREADS AND FIBERS OF POLYESTER)	0	2.861	3.526	10.323		6.554	7.391	2.319	1.690	1.519	8.539
FIOS SINTÉTICOS (SYNTHETIC THREADS)	8.135	4.000									
LEITE EM PÓ (POWDERED MILK)			13.498								
LINGUOTES FERRO/AÇO COMUM (LINGUOTES COMMON IRON / STEEL)					3.276						
MAQUINAS INDUSTRIAIS/AP. ELETRÔNICOS (INDUSTRIAL ELECTRONIC MACHINES)	8.278	6.500									
MASSAS DIVERSAS (SEVERAL PASTA)											1.520
MATERIAL PLÁSTICO DIVERSOS (SEVERAL PLASTIC MATERIAL)			2.634								
MERCADORIA EM GERAL (MERCHANDISE IN GENERAL)					4.776		5.181				
MERCADORIA EM TRÁNSITO (MERCHANDISE IN TRAFFIC)							10.271				
MILHO DE PIPOCA (POPCORN)											2.555
PAPEL P/ IMPRESSÃO JORNAL (NEWSPAPER PAPER FOR IMPRESSION)	13.154	8.067	10.155	6.021	3.219	0	8.946	2.992	6.660	9.741	5.519
PEÇAS DE REPOSIÇÃO (PIECES OF REPLACEMENT)				8.207							
PEÇAS PARA MOTOS (PIECES FOR MOTORCYCLES)								430	1.496	1.276	1.243
PNEUS (TIRES)			2.293	3.523							
POLIETILENO/POLIPROPILENO (POLYETHYLENE/POLYPROPYLENE)							6.304	5.463	9.656	10.169	9.268
POLPA DE COCO CONGELADA (FROZEN PULP OF COCONUT)					5.755	4.880					
PRODUTOS ALIMENTÍCIOS (NUTRITIOUS PRODUCTS)								570			
Produtos diversos (Outros) (Several products)	28.758	50.262	50.263	79.166	66.876	56.171	63.514	51.959	80.062	53.046	27.865
PRODUTOS QUÍMICOS (CHEMICAL PRODUCTS)				3.759	4.756	7.305	7.309	13.489	10.408	12.328	11.915
RAÇÕES DIVERSAS (SEVERAL RATIONS)								2.111	3.361	6.949	4.435
REFRIGERANTE (SOFT DRINK)		2.708	6.430	3.210							
RESINAS SINTÉTICAS (SYNTHETIC RESINS)		3.282	3.034								
STC. F.A.K. (MERC. DIVS)					11.602	7.791	5.375	1.611			
TECIDOS (FABRICS)						4.267	6.860	768			3.675
VIDROS FLOTADOS INCOLOR (GLASSES COLORLESS FLOTADOS)					4.452				1.949	2.709	2.317
Sub Total	239.808	239.078	312.808	351.528	322.916	355.819	340.242	153.329	138.801	120.337	114.698

Tabela A.2-1 Produtos do Porto do Mucuripe (cont.)

IMPORT CABOTAGE - GENERAL CARGO

COMMODITY	(IN TONS)										
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
ALGODÃO EM PLUMA (COTTON IN FEATHER)				1.879							
ALUMÍNIO E SUAS LIGAS (ALUMINUM AND THEIR LEAGUES)								1.467			
ARROZ (RICE)	6.146	7.848	35.071	63.479	76.746	84.295	108.150	90.159	149.295	129.521	138.043
ARTIGO DE CARÂMICA/PORCELANAS (ARTICLE OF CARAMIC / PORCELAINS)							1.304				
ARTIGOS DIVERSOS (SEVERAL GOODS)		301									
AZULEJOS, LADRILHOS, GUARNIÇ. (TILES)					385						
BATATAS FRITAS (FRIED POTATO)		2									
BICARBONATO DE SÓDIO (BICARBONATE OF SODIUM)			41								
BOBINAS DE AÇO (REELS OF STEEL)									6.007	10.123	
BOBINAS DE PAPEL (REELS OF PAPER)			3.417	11.213	11.455	16.569	22.243	12.860	18.811	15.552	7.660
BOTIJÃO VAZIO (EMPTY GAS BOTTLES)								1.298			
CARGAS DIVERSAS (SEVERAL LOADS)			218			2.756					
CHAPAS DE AÇO (STEEL PLATES)											7.436
CONSERVAS (CONSERVES)											1.495
CONTAINERS CHEIOS (FULL CONTAINERS)				3.355							
DERIVADOS DE PETRÓLEO (DERIVED OF PETROLEUM)					590						
FEIJÃO (BEAN)	5.771	152									
FERRO VELHO - SUCATA (SCRAP IRON)				1.945	2.016			2.337			
FOSFATO BICALCICO (PHOSPHATE BICALCIUM)		212	580	622	844						
FRANGO CONGELADO/FRIGORIF (FROZEN CHICKEN)					560	3.129	1.367				
GRANALHA DE AÇO (GRANULATED STEEL)								678			
LÂMPADAS DIVERSAS (SEVERAL LAMPS)		9									
LEITE EM PÓ (POWDERED MILK)											1.615
MAQUINAS E EQUIPAMENTOS (MACHINES AND EQUIPMENTS)		19		1.200							
MÁQUINAS INDUSTRIAIS/AP. ELETRÔNICOS (INDUSTRIAL ELECTRONIC MACHINES)		115									
MARGARINA VEGETAL (VEGETABLE MARGARINE)								853			
MATERIAL DE LIMPEZA (MATERIAL OF CLEANING)											1.783
MELOGEL (MELOGEL)		378									
MERCADORIA EM GERAL (MERCHANDISE IN GENERAL)						2.881	1.616				
MERCADORIA EM TRÂNSITO (MERCHANDISE IN TRAFFIC)			3.876	320		4.768					
MERCADORIAS DIVERSAS (SEVERAL GOODS)		61	68		515	1.206					
MICROFLUID PVC (MICROFLUID PVC)					643						
MOTOCICLETAS (MOTORCYCLES)			90								
MOTOCOMPRESSORES HERMETICO (HERMETIC MOTOCOMPRESSORS)							889				
ÓLEO DE SOJA REFINADO (REFINED OIL OF SOY)			188	2.265							
ÓLEO LUBRIFICANTE (LUBRICATING OIL)											2.985
OPERAÇÃO DE TRANSBORDO (OPERATION OF CHANGE)						9.363	31.352				
PALMITO (PALM HEART)			126								
PAPEL DIVERSOS (SEVERAL PAPER)				253							1.909
PAPEL KRAFT LINER (KRAFT LINER PAPER)			3.778		4.594	3.015	3.270	3.173	2.510	16.638	25.455

Tabela A.2-1 Produtos do Porto do Mucuripe (cont.)

IMPORT CABOTAGE - GENERAL CARGO (CONT.)

COMMODITY	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
PAPEL MIOLO (PAPER INSIDE)			820					272			
PEÇAS DE REPOSIÇÃO (PIECES OF REPLACEMENT)		545									
PIMENTA DO REINO (BLACK PEPPER)			121								
PISO ARTIFICIAL DE GRANITO (ARTIFICIAL FLOOR OF GRANITE)				365							
PISO CERÂMICO (CERAMIC FLOOR)			1.774	8.340	8.975	3.609	2.601	4.865	3.414	3.437	
POLI ETILENO/POLIPROPILENO (POLYETHYLENE/POLYPROPYLENE)		301			7.069	11.556	12.027	8.426	15.995	10.419	11.544
PRE FORMAS DE CRISTAIS (PRE FORMS OF CRYSTALS)			1.402	815							
PREFORMA INCOLOR (COLORLESS PREFORMA)				242					1.550	3.851	8.690
PRODUTOS ALIMENTICIOS (NUTRITIOUS PRODUCTS)		218					2.001				2.440
PRODUTOS DE HIGIENE (PRODUCTS OF HYGIENE)								541			2.084
PRODUTOS DE LIMPEZA (PRODUCTS OF CLEANING)								2.499			4.100
Produtos diversos (Outros) (Several products)	248	2	127	1.508	3.100	12.549	17.158	14.838	38.834	36.864	16.535
PRODUTOS QUÍMICOS (CHEMICAL PRODUCTS)		217				958	1.570	1.445			1.373
RESINAS SINTÉTICAS (SYNTHETIC RESINS)							1.076				
SABÃO (SOAP)								932			
STC. F.A.K. (MERC. DIVS)					972	1.301	1.303				
SUCATA DE FERRO (SCRAP IRON)									3.241	14.948	19.551
TELHAS (TILES)					432	1.376					
TINTAS (PAINT)			54			836					1.657
TRILHOS (RAILS)							2.305				
TUBOS DE AÇO (STEEL PIPES)					1.274						
Sub Total	14.159	12.375	51.973	93.232	121.533	167.532	213.240	146.381	243.110	243.333	261.796

Tabela A.2-1 Produtos do Porto do Mucuripe (cont.)

EXPORT LONG COURSE - GENERAL CARGO

COMMODITY	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
ALGODAO EM PLUMA (COTTON IN FEATHER)											1.038
ARTIGOS DE FERRO E AÇO (GOODS OF IRON AND STEEL)		2.453									
BANANA (BANANA)					2.412		6.702				
BOBINAS DE AÇO (REELS OF STEEL)											3.324
BOBINAS DE PAPEL (REELS OF PAPER)											4.251
BOTIJO VAZIO (EMPTY GAS BOTTLE)		2.716									
CALÇADOS (SHOES)				3.521	7.660	5.991	7.731	5.988	4.775	4.393	4.221
CAMARÃO (SHRIMP)						1.732	6.090	6.983	12.111	21.351	22.935
CARBONATO DE CÁLCIO (CARBONATE OF CALCIUM)				2.346							1.775
CASCOS BOVINOS (BOVINE SKULLS)											1.026
CASTANHA DE CAJU (CASHEW NUT)	23.952	32.753	39.029	39.146	34.686	26.311	35.751	17.510	14.724	18.763	16.811
CERA DE CARNAUBA (BRAZIL WAX)	10.876	10.036	11.445	13.591	13.905	14.067	12.585	8.662	11.349	9.930	9.876
COURO BOVINO ACABADO (PROCESSED BOVINE LEATHER)									2.094	3.618	2.482
COURO BOVINO CURTIDO (TANNED BOVINE LEATHER)		6.254	6.966	4.352	6.207	4.042	7.229	3.588			
COURO BOVINO SEMI-ACABADO (SEMI-PROCESSED LEATHER BOVINE)											1.291
DOCES/CARAMELOS DIVERSOS (SWEET / SEVERAL CARAMELS)	6.317	5.495	4.592	5.196	6.732	6.787	4.382	5.841			
FERRO SILICÍO (IRON SILICON)		2.034	7.868	9.079	6.878	7.373	7.285	0	3.122	4.477	5.034
FIOS DE ALGODÃO (THREADS OF COTTON)		5.794	6.317	3.090	2.445	5.227	7.111	5.080	12.503	20.793	9.016
FIOS DE POLIÉSTER (THREADS OF POLYESTER)					2.086	1.785					
FOGÕES (STOVES)						1.979					1.760

Tabela A.2-1 Produtos do Porto do Mucuripe (cont.)

EXPORT LONG COURSE - GENERAL CARGO (CONT.)

COMMODITY	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
FRUTAS DIVERSAS N/ ESPECIF (SEVERAL FRUITS)	6.952	1.882									
GRANITO OU PEDRA (GRANITE OR STONE)			1.863	11.006	3.756		7.887	3.197		2.536	22.118
INDICO 100% ALGODÃO (INDICO MADE OF COTTON : A KIND OF TEXTILE)			3.507	4.058	4.264	2.214					
INDICO BLUE (BLUE INDICO: A KIND OF TEXTILE)			1.507								
LAGOSTA (LOBSTER)			1.728	1.467							
LEITE EM PÓ (POWDERED MILK)			2.620								
LIQUIDO DE CASCA DE CASTANHA (LIQUID OF PEEL OF CHESTNUT)											2.335
MANGA (MANGO)		1.921	1.721		1.702	9.026	8.713	15.793	2.617	7.064	3.662
MANUFATURADO DE TEXTEIS (MANUFACTURED TEXTILE)	16.463	6.281									
MEL DE ABELHA (HONEY OF BEE)											2.688
MELÃO (MELON)		3.077	3.744	1.895				9.956			1.483
MERCADORIA EM TRANSITO (MERCHANDISE IN TRAFFIC)							7.544				
MICA OU MALACACHETA (MICA)			1.722								1.714
MICROFLUID PVC (MICROFLUID PVC)								1.194			
OLEO DE CASTANHA DE CAJU (OIL OF CHESTNUT OF CAJU)											3.069
OLEO VEGETAL NÃO ESPECIF. (NOT ESPECIFIED VEGETABLE OIL)	611	2.302									
OPERACAO DE TRANSBORDO (OPERATION OF CHANGE)							2.483				
PALMITO (PALM HEART)				2.737	2.419						
PELE COURO DIV. CURT. PRE (SEVERAL TANNED SKIN LEATHER)	10.212	4.905									
Produtos diversos (Outros) (Several products)	35.890	23.731	20.600	18.010	17.235	25.277	39.498	32.232	47.621	49.234	29.356
PRODUTOS SIDERÚRGICOS (METALLURGICAL PRODUCTS)	14.754	1.861									
QUARTIZITO MOURISCO (MOORISH QUARTIZITO)						1.608		2.097	3.822	5.298	8.837
RASPAS DE COURO DIVERSAS (SEVERAL SHAVINGS OF LEATHER)											6.790
SAL (SALT)								784			
SISAL OU AGAVE (SISAL)			1.696	1.418	1.979						
SUCOS DIVERSOS (SEVERAL JUICES)											3.409
TAMBOR DE FREIO (BRAKE DRUM)						3.178	5.421		6.913	3.735	2.754
TECIDOS (FABRICS)				2.701	4.673	6.357	9.602	8.776	10.220	8.132	6.453
UVAS (GRAPES)								857	162	1.137	2.902
VERGALHÕES (SQUARE IRON BARS)											12.382
Sub Total	128.021	115.490	118.921	125.610	121.037	124.953	178.014	130.540	134.035	162.464	196.796

EXPORT CABOTAGE - GENERAL CARGO

COMMODITY	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
ALIMENTOS DIVERSOS (SEVERAL FOODS)					67						
ARROZ (RICE)					203			218			
ARTIGOS DE ALUMINIO (GOODS OF ALUMINUM)							1.829				
ARTIGOS DE FERRO E AÇO (GOODS OF IRON AND STEEL)					107	1.550	1.517	3.375	3.299	3.841	2.378
BARRA FERRO/AÇO FIO MAQ. (IRON/STEEL BARS MACHINE THREAD)						298					
BISCOITOS (COOKIES)				16	644	957	2.238				1.563
BOTIJÃO VAZIO (EMPTY GAS BOTTLES)					67	327		362			
CALÇADO (SHOES)					93		1.346	816	1.490	3.226	5.131
CANTONEIRAS DE ALUMÍNIO (CORNER SHELVES OF ALUMINUM)						1.477	2.009				
CARBONATO DE CÁLCIO (CARBONATE OF CALCIUM)		88				304			28	3.692	4.259

Tabela A.2-1 Produtos do Porto do Mucuripe (cont.)

EXPORT CABOTAGE - GENERAL CARGO (CONT)

COMMODITY	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
CERÂMICA SOB DIVERSAS FORMAS (SEVERAL FORMS OF CERAMICS)					153	363					
CERÂMICO DIVERSOS (SEVERAL CERAMICS)								1.213			
CERVEJA E CHOPP (BEER AND CHOPP)									0	4.690	4.353
CHAPAS DE AÇO (STEEL PLATES)						977	1.122				
FARINHA DE TRIGO (WHEAT FLOUR)				108	3.386	4.916	16.831	2.783	10.432	4.850	13.190
FIOS DE ALGODÃO (THREADS OF COTTON)				15	327		605				
FOGOES (STOVES)								154			
GESSO (GYPSUM)					510	243		279			5.083
LEITE DE CÓCO (COCONUT MILK)											1.587
MASSAS DIVERSAS (SEVERAL PASTA)						797	769	1.888			3.030
MATERIAL DE CONSTRUÇÃO (MATERIAL OF CONSTRUCTION)								1.864	3.223	3.499	
MERCADORIA EM TRANSITO (MERCHANDISE IN TRAFFIC)	172		526	370		5.914	1.544				
OPERAÇÃO DE TRANDBORDO (OPERATION OF CHANGE)						24.187	25.820				
ÓXIDO DE CÁLCIO (OXIDE OF CALCIUM)						508					
PISO CERÂMICO (CERAMIC FLOOR)					334						
POLPA DE MADEIRA (PULP OF WOOD)								3.073			
PREFORMA INCOLOR (COLORLESS PREFORM)							1.360	1.602			
Produtos diversos (Outros) (Several products)	640				531	1.651	7.767	5.131	54.997	37.375	24.506
PRODUTOS QUÍMICOS (CHEMICAL PRODUCTS)											1.178
REFRIGERANTES (SOFT DRINKS)					876				235	2.101	3.768
SAL (SALT)				903	1.814	0	27.463	51.053	142.121	243.546	265.773
SUCATA DE FERRO (SCRAP IRON)											2.000
SUCOS DIVERSOS (SEVERAL JUICES)					163		1.120	1.290	1.605	2.089	3.292
SUPERCAL (LIME)											2.899
TAMBOR DE FREIO (BRAKE DRUM)								138			
TECIDOS (FABRICS)											2.548
TINTAS (PAINTS)						220					
TUBOS DE AÇO (STEEL PIPES)					39.161		797				
Sub Total	2.806	2.083	2.522	3.409	50.434	46.688	96.137	77.239	219.432	310.912	348.542

Tabela A.2-1 Produtos do Porto do Mucuripe (cont.)

IMPORT LONG COURSE - SOLID

COMMODITY	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
CARVAO ENERGETICO (ENERGY COAL)							15.717				
COQUE DE PETRÓLEO (BUN OF PETROLEUM)					31.630	80.924	95.063	46.888	80.540	80.984	62.161
FARELO DE ALGODÃO (TORTA) (CRUMB OF COTTON - PULP)				5.404	2.936	2.962					
FARELO DE GIRASOL (CRUMB OF GIRASOL)							1.501		791		
FARELO DE SOJA (CRUMB OF SOY)					3.950						
FARELO DE TRIGO (BRAN)			945	1.005							
LECITINA DE SOJA (LECYTHIN OF SOY)			4.352	19.977							
MALTE (MALT)									4.010	13.000	26.850
MILHO (CORN)	184.741	201.518	48.220	62.305	281.742	119.320	269.172				
Produtos diversos (Outros) (Several products)		9.604									
TORTA DE CAROÇO DE ALGODÃO (PULP OF COTTON SEED)		5.211	14.798	4.080		23					
TRIGO (WHEAT)	531.649	649.360	667.374	620.399	750.842	770.866	825.377	384.360	843.176	688.799	655.081
Total	716390	865693	735689	713170	1071100	974095	1206830	431247,4	928517	782783	744092

IMPORT CABOTAGE - SOLID

COMMODITY	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
COQUE DE PETRÓLEO (BUN OF PETROLEUM)							10.179				29.677
FARELO DE SOJA (CRUMB OF SOY)	17.749	21.171									
LECITINA DE SOJA (LECYTHIN OF SOY)			9.939								
MILHO (CORN)	4.508	24.001	50.121							18.063	
OUTROS (OTHER)	5.001										
TRIGO (WHEAT)	10.471			23.048	14848					24.517	66.606
Total	37729	45172	60060	23048	14848	0	10179	0	0	42580	96283

EXPORT LONG COURSE - SOLID

COMMODITY	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
FERRO SILÍCIO (IRON SILICON)	5.134	2.048									
Total	5.134	2.048	0	0	0	0	0	0	0	0	0

**Tabela A.2-1 Produtos do Porto do Mucuripe (cont.)**

IMPORT LONG COURSE - LIQUID

COMMODITY	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
ALCOOL ANIDRO (ALCOHOL ANIDRE)		3.422	12.379								
ALCOOL HIDRATADO (MOISTURIZED ALCOHOL)	43.021	18.274									
BACHAQUERO (BACHAQUERO)								130.968			
GÁS LIQUEFEITO DE PRETÓLEO (LIQUEFIED GAS OF PRETOLEUM)	30.394	26.225	35.488	128.498	82.344	40.334	80.612	10.302	15.491	13.936	10.602
GASOLEO PESADO (HEAVY DIESEL OIL)							1.182				
GASOLINA ADITIVADA (PREMIUM GASOLINE)				12.308				22.310	39.411		
GASOLINA COMUM (REGULAR GASOLINE)	7.884	80.351	91.803	50.282	6.452	7.515	17.040				
OLEO CAROÇO DE ALGODÃO (OIL OF COTTON SEED)										2.700	
OLEO COMBUSTIVEL (FUEL OIL)			11.647	12.547	9.658		3.978				
OLEO DE DENDÊ (PALM OIL)										10.459	14.279
OLEO DE SOJA (OIL OF SOY)			1.486	1.769				2.995	10.488	13.808	
OLEO DIESEL (DIESEL OIL)	343.895	294.268	537.875	345.697	394.548	290.514	348.117	100.245	207.966		
OLEO LUBRIFICANTE (LUBRICATING OIL)								40	116		
OLEO VEGETAL NÃO ESPECIF. (NOT ESPECIFIED VEGETABLE OIL)		1.999									
OPERAÇÃO DE TRANSBORDO (OPERATION OF CHANGE)					17.084						
PETRÓLEO CRU (RAW PETROLEUM)	266.657	230.234	108.415	259.325	245.349	317.396	304.618	26.231,36	257.758	26.735	25.555
Produtos diversos (Outros) (Several products)	20.373		21								
QAV1 (QAV1)				6.187	4.145	10.222	11.116				
QUEROSENE COMUM (COMMON KEROSENE OIL)	8.536	4.942	17.748	1.890	2.394	1.899	2.065				
QUEROSENE DE AVIAÇÃO (KEROSENE OIL OF AVIATION)	54.507	41.226	39.470	58.302	50.967	33.556	50.681	35.572,53	68.428	7.687	
Total	775.267	700.941	856.332	876.805	812.941	701.436	819.409	328.665	599.658	75.325	50.436

IMPORT CABOTAGE - LIQUID

COMMODITY	1.994	1.995	1996	1997	1.998	1.999	2.000	2001	2002	2003	2004
ALCOOL ANIDRO (ALCOHOL ANIDRE)		6.199	13.218	23.668							
ALCOOL HIDRATADO (MOISTURIZED ALCOHOL)	21.538	53.095	40.769	45.334	6.415						
GÁS LIQUEFEITO DE PETRÓLEO (LIQUEFIED GAS OF PETROLEUM)	152.777	211.604	196.364	135.008	147.435	168.893	135.823	98.453	148.040	108.262	110.623
GASOLEO PESADO (HEAVY DIESEL OIL)		4.383	3.677	18.524		3.021					
GASOLINA A (GASOLINE A)										113.780	112.813
GASOLINA ADITIVADA (PREMIUM GASOLINE)				18.014	36.037	26.163	24.949	30.937	9.945	32.732	
GASOLINA COMUM (REGULAR GASOLINE)	217.270	203.249	208.344	225.947	245.344	261.789	267.636	81.717	239.046	124.055	148.033
LUBRIFICANTE (LUBRICATING)							6.502	23			
MF-380-CST (MF-380-CST)					7.191	4.789	2.667				19.824
OLEO COMBUSTIVEL (FUEL OIL)	63.138	73.406	67.983	106.186	98.837	57.248	40.645	45.643	62.094	6.042	10.530
OLEO DIESEL (DIESEL OIL)	259.974	383.280	209.487	248.917	166.397	250.023	187.190	183.823	381.353	199.648	5.083
OLEO DIESEL B (DIESEL OIL B)										139.331	274.017
OLEO DIESEL D (DIESEL OIL D)										123.482	194.198
OLEO LUBRIFICANTE (LUBRICATING OIL)								451	1.299		
OUTROS (OTHER)	22.162	7.500									
PETRÓLEO CRU (RAW PETROLEUM)			116.045	6.287	99.842		3.859	6.619,28	65.043	143.998	101048
Produtos diversos (Outros) (Several products)				6.017	1.707	1.541	2.110				
QAV1 (QAV1)					10.134	8.554	11.349				
QUEROSENE COMUM (COMMON KEROSENE OIL)	9.288	1.577	2.597			2.279					
QUEROSENE DE AVIAÇÃO (KEROSENE OIL OF AVIATION)	24.947	30.382	35.029	14.673	9.314	29.644	10.930	10.171,96	19.567	82.839	91.408
Total	771.094	974.675	893.513	848.575	828.653	813.944	693.660	457.837	926.387	1.074.169	1.067.577

Tabela A.2-1 Produtos do Porto do Mucuripe (cont.)

EXPORT LONG COURSE - LIQUID

COMMODITY	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
LUBRIFICANTE (LUBRICATING)										8.304	
OLEO DE CASTANHA DE CAJÚ (OIL OF CHESTNUT OF CAJÚ)		11.641	23.565	22.129	21.435	15.077	21.251	11.414	17.284	12.080	17.801
OLEO DE OITICICA (OIL OF OITICICA)		230		320							
OLEO LUBRIFICANTE (LUBRICATING OIL)						3.386	4.439				
OLEO VEGETAL NÁ ESPECIF. (NOT ESPECIFIED VEGETABLE OIL)	19.571	5.715									
OPERAÇÃO DE TRANSBORDO (OPERATION OF CHANGE)					28.733						
OUTROS (OTHER)									53.430	2.805	
Total	19571	17586	23565	22449	50168	18463	25690	11413,55	70.714	23189	17801

EXPORT CABOTAGE - LIQUID

COMMODITY	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
ASFALTO (ASPHALT)					721						
DERIVADOS DE PETRÓLEO (DERIVED OF PETROLEUM)	52.141	7.084							8.641		
GÁS LIQUEFEITO DE PETRÓLEO (LIQUEFIED GAS OF PETROLEUM)					1.523					2.161	
GASOLEO PESADO (HEAVY DIESEL OIL)		1.819	12.143	15.155	22.679	12.612	1.105				
GASOLINA COMUM (COMMON GASOLINE)					8.725						7.449
ISOVOLT (ISOVOLT)											887
LIBRIFICANTE (LUBRICANTE)					2.170	6.236	9.950	6.394		43.677	
LUBRIFICANTE NH10 (LUBRICANT NH10)											1.016
LUBRIFICANTE NH140 (LUBRICANT NH140)											9.419
LUBRIFICANTE NH20 (LUBRICANT NH20)											10.528
MERCADORIA EM TRÁNSITO (MERCHANDISE IN TRAFFIC)				17							
MF-380-CST (MF-380-CST)						8.119	14.439				
NAFTA (NAPHTHA)		3.140			1.182						
OLEO COMBUSTIVEL (FUEL OIL)						18.947				5.564	7.767
OLEO DIESEL D (DIESEL OIL D)											7.611
OLEO LUBRIFICANTE (LUBRICATING OIL)						14.238	15.084	5.210	15.008		19.237
OPERAÇÃO DE TRANSBORDO (OPERATION OF CHANGE)	31.000	29.269	6.517	63.170		29.973					
PETRÓLEO CRU (RAW PETROLEUM)			986	1.043	2.210		5.616				
PETRÓLEO SEGREGADO (SEGREGATED PETROLEUM)		3.450									
Produtos diversos (Outros) (Several products)				3.168					49.268		
QUEROSENE DE AVIAÇÃO (KEROSENE OIL OF AVIATION)			5.560	3.288			8.790				
SEGREGADO DE PETRÓLEO (SEGREGATED OF PETROLEUM)			14.088	2.200					21.529	3.042	
Total	83141	44762	39294	88041	39210	90125	54984	11604,78	94.445	54444	63914

**Tabela A.2-1 Produtos do Porto do Mucuripe (cont.)**

**(2) Pecem**

EXPORT

(IN TONS)

COMMODITY (PORTUGUESE)	COMMODITY (ENGLISH)	2002	2003	2004	TOTAL
BANANA	BANANA	15.003,05	51.484,67	54.229,03	120.716,75
MANGA	MANGO	22.700,22	32.653,59	43.401,03	98.754,84
MELAO	MELON	6.041,24	43.866,10	47.928,40	97.835,74
CASTANHA DE CAJU	CASHEW NUT	12.357,82	24.220,77	33.431,87	70.010,46
CAMARAO	SHRIMP	10.317,19	21.301,40	18.375,88	49.994,47
DERIVADO PETROLEO	DERIVED PETROLEUM	48.981,05			48.981,05
VERGALHOES	SQUARE BARS OF IRON		31.013,42	17.799,14	48.812,56
GRANITO	GRANITE	2.883,21	14.791,71	21.850,71	39.525,63
TARUGOS	PINS			32.233,90	32.233,90
CALCADOS	SHOES	6.507,09	11.055,47	11.505,14	29.067,70
TAMBOR DE FREIOS	BRAKE DRUMS	3.743,72	10.385,50	9.419,42	23.548,64
BALA	CANDY	3.646,19	8.543,92	10.358,73	22.548,84
TECIDOS DE ALGODAO	FABRICS OF COTTON	1.944,51	2.381,85	12.719,56	17.045,92
UVA	GRAPE	517,99	6.564,20	6.561,89	13.644,08
ABACAXI ( )	PINEAPPLE		16,80	11.751,75	11.768,55
CERA DE CARNAUBA	BRAZIL WAX	2.644,52	3.576,75	4.552,93	10.774,20
TEXTEIS	TEXTILE	3.895,76	5.750,90	408,60	10.055,26
FIO DE ALGODAO	THREAD OF COTTON	1.645,07	3.930,56	3.500,98	9.076,61
COUROS	LEATHERS	483,69	3.301,74	5.018,65	8.804,08
TOALHAS	TOWELS	634,40	5.675,60	2.407,67	8.717,67
MAMAO	PAPAYA	140,39	4.451,76	3.600,62	8.192,77
MEL	HONEY	1.739,83	3.076,34	1.767,30	6.583,47
MELANCIA	WATERMELON	167,86	2.297,84	3.947,74	6.413,44
BARRA CHATA	FLAT BARS			5.429,10	5.429,10
FERRO DE SILICIO	IRON OF SILICON	1.509,00	2.891,26	908,00	5.308,26
CHAPA DE GRANITO	GRANITE PLATE	527,20	1.104,56	3.382,95	5.014,71
PEIXES	FISHES	539,98	4.233,69	226,03	4.999,70
SAL	SALT	627,78	3.507,99	796,12	4.931,89
LATAS DE GUARANA 350ML	CANS OF GUARANA 350ML		148,54	4.702,90	4.851,44
ALGODAO	COTTON	26,30	3.601,54	1.031,41	4.659,25
RASPAS BOVINAS	BOVINE SHAVINGS		748,09	3.828,68	4.576,77
CANTONEIRA	CORNER SHELF		147,54	4.087,89	4.235,43
SUCOS	JUICES	226,86	1.020,02	2.908,54	4.155,42
QUARTZO	QUARTZ	347,27	1.573,35	1.392,95	3.313,57
BOBINAS DE PAPEL	REELS OF PAPER	121,85	1.048,30	1.896,25	3.066,40
LAGOSTA	LOBSTER	549,92	846,42	1.533,07	2.929,41
VESTUARIO	CLOTHES	619,04	942,59	1.305,69	2.867,32
ALUMINIO	ALUMINUM			2.821,67	2.821,67
GESSO	PLASTER	368,00	498,00	1.588,40	2.454,40
PIMENTA	PEPPER	263,22	1.325,80	679,72	2.268,74
FERRO ACO E LIGAS	IRON STEEL AND LEAGUES	24,00	2.190,57		2.214,57
FOGO	STOVE	133,77	791,99	1.188,99	2.114,75
REDE DE ALGODAO	NET OF COTTON	298,82	746,04	834,22	1.879,08
TOALHAS DE BANHO	BATH TOWELS	599,59	215,02	1.063,92	1.878,53
CHAPAS DE ACO	STEEL PLATES		1.809,84	46,59	1.856,43
INHAMES	YAMS	562,06	456,25	836,00	1.854,31
RESIDUO DE PLASTICO	RESIDUE OF PLASTIC		72,00	1.718,64	1.790,64
CORDA	CHORD	12,74	834,49	917,40	1.764,63
SAL GROSSO	THICK SALT	1.755,00			1.755,00
FILME DE POLIESTER	FILM OF POLYESTER	248,65	1.073,04	364,65	1.686,34
MOVEIS	FURNITURE	69,46	410,51	1.187,64	1.667,61
MARGARINA	MARGARINE			1.619,16	1.619,16
APARAS DE BORRACHA	SHAVING OF RUBBER	26,00	570,00	950,24	1.546,24
ACEROLA	ACEROLA	213,76	381,57	905,08	1.500,41
LIMA	LIMA	22,50	675,04	765,84	1.463,38
MADEIRA	WOOD		1.084,87	370,35	1.455,22
FARINHA DE TRIGO	WHEAT FLOUR		129,60	1.209,52	1.339,12
MAQUINAS DE COSTURA	SEWING MACHINE		1.003,89	284,57	1.288,46
PAPEL	PAPER	25,24	52,99	1.100,08	1.178,31
CERVEJA	BEER	22,50	230,74	920,04	1.173,28
NECTAR DE FRUTAS	NECTAR OF FRUITS	41,34	146,57	969,08	1.156,99
DIVERSOS	SEVERAL GOODS		78,25	1.074,03	1.152,28
CARNE	MEAT	25,09	1.038,21	20,56	1.083,86
LAMINAS	LAMINAS		88,67	919,60	1.008,27
BOBINAS PAPEL POROSO	REELS POROUS PAPER		147,19	859,30	1.006,49
SAL REFINADO	REFINED SALT	978,12			978,12
POLPA DE FRUTAS	PULP OF FRUITS	26,64	16,99	862,57	906,20
CARGA GERAL	GENERAL LOAD	681,38	222,29		903,67
ROLHAS METALICAS LITOGRAFADAS	LITHOGRAPHED METALLIC CORKS	104,40	230,52	499,57	834,49
POLPA DE ACEROLA	PULP OF ACEROLA	600,28	97,12	133,05	830,45
TAMPA PRATA	SILVER COVER		246,90	572,33	819,23
LIMAO	LEMON	363,90	250,81	93,74	708,45
CAFE	COFFEE	5,69	242,38	386,20	634,27
CERAMICAS DIVERSAS	SEVERAL CERAMIC	166,60	189,28	274,99	630,87
MANTEIGA	BUTTER		80,00	547,01	627,01
MARMORE	MARBLE	66,85	422,57	133,02	622,44
ATUM	TUNA	74,81	498,23		573,04
OXIDO DE MAGNESIO	MAGNESIUM OXIDE		338,00	130,20	468,20
BORRACHA	RUBBER	212,90	69,49	174,00	456,39
CAPAS COURO	LAYERS LEATHER	13,29	190,26	252,32	455,87
TINTAS	PAINTS		16,01	439,28	455,29
PROD INDUSTRIALIZ	INDUSTRIALIZED PRODUCTS	14,84	421,22	15,60	451,66
LISTA TELEFONICA	PHONE GUIDE	379,50			379,50
LADRILHOS	TILES			375,80	375,80
BISCOITO	COOKIE		21,86	339,19	361,05
MINERIOS DIVS	SEVERAL ORES	352,00			352,00
PEDRAS DIVS	SEVERAL STONES	262,14		88,13	350,27
RESINA	RESIN	349,00			349,00
PRODUTOS QUIMICOS	CHEMICAL PRODUCTS	153,00	107,39	82,81	343,20
PAINEL/SUPORTE MAD	WOOD PANELS/SUPPORT			341,22	341,22

**Tabela A.2-2 Produtos do Porto do Pecém**

EXPORT (CONT.)

COMMODITY (PORTUGUESE)	COMMODITY (ENGLISH)	2002	2003	2004	TOTAL (IN TONS)
CAMISETAS DE ALGODAO	SHIRTS OF COTTON	22,94	170,01	142,34	335,29
FRUTAS SECAS	DRY FRUITS	314,27	3,48	2,48	320,23
ROCHA FOSFATICA	PHOSPHATIC STONE	309,00			309,00
OLEO VEGETAL	VEGETABLE OIL		303,40		303,40
FRUTAS IN NATURA	FRUITS IN NATURA	16,47	267,20	1,35	285,02
GUIA TELEFONICA	PHONE GUIDE	278,18			278,18
CALCARIO	SHOES		189,69	84,72	274,41
PÁS P/ROT.GER. EOLICO	WIND GENERATORS PIECES		161,13	108,77	269,90
CONGELADOS (TODOS)	FROZEN (ALL)	39,66	204,17	25,93	269,76
KIT C/ PEÇAS E REPOSIÇÃO	PIECES AND REPLACEMENT KIT	24,65	171,41	57,85	253,91
COPO DE VIDRO	GLASS CUP	231,63	18,88		250,51
BATERIAS (ACUMULADORES)	BATTERIES	88,49	133,71	23,70	245,90
MACARRAO	PASTA			234,45	234,45
PENIS BOVINO	BOVINE PENISES	12,20	75,34	142,34	229,88
LAMINADO PLASTICO P/PISO	LAMINATED PLASTIC P / FLOOR	6,51		221,71	228,22
CELULOSE	CELLULOSE	25,49	99,30	101,89	226,68
CAIXAS DE PAPELAO	BOXES OF CARDBOARD		57,99	163,60	221,59
ADESIVO	ADHESIVE	17,89	63,58	139,40	220,87
EQUIP. INDUSTRIAL	INDUSTRIAL EQUIPMENTS	166,64	50,06		216,70
MAQUINARIOS	MACHINES		158,38	45,80	204,18
LEITE DE COCO	COCONUT MILK	17,28	24,88	161,66	203,82
VIDROS	GLASSES	173,50	27,66		201,16
CHAPAS	PLATES	19,56	19,50	161,11	200,17
SUCO DE ACEROLA	JUICE OF ACEROLA	83,70	25,90	86,69	196,29
PALMITO	PALM HEART	8,83	6,24	175,93	191,00
SORO FISIOLÓGICO	PHYSIOLOGIC SERUM			187,75	187,75
NECTAR DE MANGA	NECTAR OF MANGO	16,47	28,45	142,30	187,22
FIO TEXTIL	TEXTILE THREAD			185,96	185,96
MEDIRORES DE ENERGIA	ENERGY METERS	66,04	71,53	45,18	182,75
COCO	COCONUT			179,67	179,67
CHAPA DE MARMORE	MARBLE PLATE		148,46	28,05	176,51
ARTESANATO	HANDICRAFT	99,19	16,21	59,94	175,34
FARINHA DE CASCO/CHIFRE	FLOUR OF HORN	48,50	23,55	101,99	174,04
MICA	MICA			147,79	147,79
CADEIRA DE MADEIRA	CHAIR OF WOOD			147,46	147,46
CERA	WAX	121,13	25,28		146,41
PROD DE HIGIENE	PRODUCTS OF HYGIENE		5,70	139,15	144,85
MADEIRA/MANUF	WOOD / MANUFACTURE		134,42		134,42
ABOBORA	PUMPKIN	23,76	61,59	47,87	133,22
CONTAINER VAZIO	EMPTY CONTAINER	9,98	93,41	26,21	129,60
CHA	TEA		126,53		126,53
MASSA PRE-COZIDA	PRE-COOKED MASS			125,19	125,19
BAGAGEM	BAGGAGE		16,00	108,34	124,34
POLIPROPILENO	POLYPROPYLENE		102,91	20,29	123,20
AGUARDENTE DE CANA	LIQUOR OF CANE	30,81	46,21	44,66	121,68
PERA	PEAR		95,24	24,80	120,04
FRUTAS	FRUITS	24,90	60,40	34,38	119,68
PECAS DIVERSAS	SEVERAL PIECES	59,31	44,14	15,00	118,45
FOLHAS METÁLICAS LITOGRAFADAS COCA COLA PVC	LITHOGRAPHED METALLIC LEAVES PVC		11,20	102,15	113,35
CAFE SOLUVEL	SOLUBLE COFFEE	60,67	12,15	39,13	111,95
CARBOMIL MICROFLUID	CARBOMIL MICROFLUID		110,00		110,00
POLIESTER	POLYESTER	18,66	11,28	79,06	109,00
CARNE SECA	DRIED MEAT	54,67	53,37		108,04
PECAS INDUSTRIAIS	INDUSTRIAL PIECES	20,93	73,11	5,99	100,03
EQUIP. DIVERSOS	SEVERAL EQUIPMENTS			97,86	97,86
CARVAO VEGETAL	VEGETABLE COAL		95,90		95,90
COCO RALADO	GRATED COCONUT			94,87	94,87
FILME POLIETILENO	FILM POLYETHYLENE		94,71		94,71
LEVEDURA CERVEJA	BEER YEAST	70,00	22,50		92,50
METAIS	METALS		43,77	46,99	90,76
PIPPER	CANDY	87,05			87,05
FIO DE POLIESTER	THREAD OF POLYESTER	19,40	10,69	55,54	85,63
POLIETILENO DIVS	SEVERAL POLYETHYLENE	79,09			79,09
PLASTICOS	PLASTICS		72,00	5,21	77,21
BOLSAS	BAGS			76,93	76,93
RUTINA	RUTIN		54,30	18,03	72,33
BOMBAS CENTRIFUGAS	CENTRIFUGE PUMPS	47,69	24,50		72,19
GENEROS ALIMENTICIO	NUTRITIOUS GOODS	23,47	21,37	23,90	68,74
GERADOR-GENSET	GENERATOR-GENSET	36,86	30,43		67,29
CAMISETA POLIETILENO	SHIRT OF POLYETHYLENE	8,48	51,61		60,09
ARAME DE AÇO	WIRE OF STEEL			59,11	59,11
CASCA DE IPE	PEEL OF IPE			58,05	58,05
ROUPA FEITA	CLOTHES	5,22	52,06		57,28
REFRIGERADORES	REFRIGERATORS	4,25	4,21	48,76	57,22
ACESSÓRIOS P/CALÇADOS	SHOES ACCESSORIES		57,05		57,05
TANQUE	TANK			52,86	52,86
LATEX CENTRIFUGADO	CENTRIFUGED LATEX			51,91	51,91
GARRAFA VAZIA	EMPTY BOTTLE	24,03	15,59	11,93	51,55
MUDANÇA PESSOAL	PERSONAL CHANGE	5,60	27,59	16,00	49,19
ELETR DOMESTICOS	HOUSEHOLD APPLIANCES		24,15	24,36	48,51
REDES PLASTICAS	PLASTIC NETS		48,50		48,50
CARBONATO DE SODIO	CARBONATE OF SODIUM		48,00		48,00
POLVO	OCTOPUS		46,46		46,46
EMBALAGEM	PACKING		13,75	31,60	45,35
PISOS CERAMICOS	CERAMIC FLOORS		24,00	21,00	45,00
AUTOMOVEIS	AUTOMOBILES			43,71	43,71
PRODUTOS ALIMENTICIOS	NUTRITIOUS PRODUCTS			41,97	41,97
ARTIGO DE DECORACAO	ARTICLE OF DECORATION			41,00	41,00
FARINHA DE MANDIOCA	MANIOC FLOUR	15,00		26,00	41,00
AERADORES	AERADORES		5,76	33,53	39,29

Tabela A.2-2 Produtos do Porto do Pecém

EXPORT (CONT.)

		(IN TONS)			
COMMODITY (PORTUGUESE)	COMMODITY (ENGLISH)	2002	2003	2004	TOTAL
MOTOCICLETAS	MOTORCYCLES		38,68		38,68
PELES DE CARNEIRO	SKINS OF SHEEP		0,88	37,36	38,24
LIQUIDIFICADOR	BLENDERS	12,70	3,73	21,81	38,24
PECAS P/ MOVEIS	FURNITURE PIECES		27,47	10,32	37,79
SILICATO DE MAGNESIO	MAGNESIUM SILICATE	21,00	16,30		37,30
MOTORES	MOTORS			36,99	36,99
CALÇA FEMININA	FEMININE PANTS			34,95	34,95
CADEIRAS EM PVC	CHAIRS IN PVC		34,73		34,73
FIBRA DE BAGAÇO DE ACEROLA	FIBER OF PULP OF ACEROLA		4,64	29,89	34,53
CABIDE DE PLÁSTICO	HANGER OF PLASTIC	2,56	26,63	4,92	34,11
GRANALHA DE AÇO	GRANULATED STEEL			33,80	33,80
TRANSFORMADOR TRIFASICO	TRIPHASE TRANSFORMER	5,79		26,28	32,07
BORRACHA DE BUTILA	BUTYL RUBBER		16,10	15,28	31,38
FERRAGENS	IRONWARE	11,99	19,06		31,05
CAFE EM GRAO	COFFEE IN GRAIN	6,68	24,22		30,90
ABACATES	AVOCADOS		26,59		26,59
CADEIRA DE ALUMINIO	CARBONATE OF ALUMINUM		26,32		26,32
LEGUMES CONGELADOS	FROZEN VEGETABLES	26,19			26,19
FEIJAO	BEAN			26,00	26,00
FERMENTO EM PO	POWDERED FERMENT		26,00		26,00
ARDOSIA	SLATE			25,70	25,70
VAZIO	EMPTY			25,30	25,30
BOBINAS DE AÇO REV. ZINCO/ALUMINIO	REELS OF STEEL COVERED WITH ZINC/ALUMINUM			24,86	24,86
FLORES SECAS	DRY FLOWERS		6,44	18,00	24,44
CABORNATO DE CALCIO	CABORNATO OF CALCIUM		24,00		24,00
CARANGUEJO	CRABS	12,00	11,69		23,69
LEVEDURA INATIVA SECA	DRY INACTIVE YEAST		22,50		22,50
LAMINA DE MADEIRA	WOOD LAMINAS		22,12		22,12
SUCATA	SCRAP IRON	22,08			22,08
PO DE CHIFRE	POWDER OF HORN	22,00			22,00
ALGAS MARINHAS	SEA ALGAE	21,93			21,93
CEBOLA	ONION	21,60			21,60
MISCELANEOS	SEVERAL GOODS	21,15			21,15
MINERIO DE FERRO	IRON ORE	21,00			21,00
SUPORTE DE MADEIRA SET/REDE	WOOD SUPPORT OF NETS		20,41		20,41
BEBIDAS	DRINKS			20,08	20,08
PERU	TURKEY		20,00		20,00
SARDINHA	SARDINE		20,00		20,00
ACO	STEEL	19,96			19,96
MANGUEIRA FLEXIVEL	FLEXIBLE HOSE			19,20	19,20
PALMA REFINADA	REFINED PALM			19,05	19,05
FIBRA DE BAGAÇO DE ACEROLA DESIDRATADA	FIBER OF PULP OF DEHYDRATED ACEROLA	1,85	4,39	12,49	18,73
COSMETICOS	COSMETIC		18,70		18,70
POSTE DE CONCRETO/CIMENTO	POST OF CONCRETE / CEMENT			18,35	18,35
PORTAS MADEIRA	DOORS OF WOOD		18,03		18,03
particula de fricção polifen	particle of friction polifen			18,00	18,00
MEIAS FEMININA	FEMININE STOCKINGS		17,29		17,29
DOCES	CANDY			17,28	17,28
MAQ/AP ELET/ACES	ELETRIC EQUIPMENTS	0,93	15,80		16,73
FIO DE SEDA	THREAD OF SILK	16,66			16,66
APARELHOS ELETRICOS	ELECTRIC APPARELS		16,50		16,50
SUPORTE METALICO DE REDE	METALLIC SUPPORT OF NET		15,94		15,94
CASA PRE-FABRICADA	PREFABRICATED HOUSE			15,88	15,88
GELAGUA	GELAGUA		7,21	8,64	15,85
FARINHA DE PEIXE	FLOUR OF FISH		15,14		15,14
CONTAINER REMOCAO VAZIO	REMOITION EMPTY CONTAINER			14,40	14,40
COLCHOES	MATTRESSES		14,28		14,28
EQUIP. DE REFRIGERACAO	COOLING EQUIPMENT	5,40	7,70		13,10
OLEO DE BABACU	OIL OF BABASSU	12,96			12,96
CONFECCAO	READY-MADE ARTICLES	12,45			12,45
MATERIAL DE RESTAURANTE	MATERIAL OF RESTAURANT		11,76		11,76
CERA DE ABELHA	BEEWAX	11,50			11,50
ACIDOS OUTROS	OTHER ACIDS		10,00		10,00
MATA BICHEIRA	FURUNCLE ELIMINATING SUBSTANCES	5,73		3,78	9,51
EDREDOM	COMFORTER		7,53	1,92	9,45
CARNE EM CONSERVA	CANNED MEAT	4,00	5,00		9,00
PROD FARMACEUTICOS	PHARMACEUTICAL PRODUCTS		8,40		8,40
MAT PRIMA	RAW MATERIAL		7,53		7,53
CAIXAS DE FIBRA	BOXES OF FIBER		7,29		7,29
GUARANA EM PO	POWDERED GUARANA	6,20			6,20
CAMERAS	CAMERAS		6,19		6,19
COMPUTADORES	COMPUTERS			6,19	6,19
VENTILADORES	FANS			5,85	5,85
MATERIAL ESCOLAR	SCHOOL MATERIAL	5,73			5,73
CABO ELETRICO	ELECTRIC CABLE	5,34			5,34
BORRACHA SINTETICA	SYNTHETIC RUBBER		5,20		5,20
CHIFRE DE BOI	BOVINE HORNS	5,00			5,00
RASPA DE COCO	SHAVING OF COCONUT			4,98	4,98
FITAS DE FIBRAS SINTETICAS	RIBBONS OF SYNTHETIC FIBERS			4,35	4,35
QUERCETINA	QUERCETINA			4,00	4,00
MATERIAL ELETRICO	ELECTRIC MATERIAL		3,02		3,02
MAQUINA DE CORTAR PAPEL	PAPER CUTTING MACHINE	3,00			3,00
OLEO DIESEL	DIESEL OIL		1,82		1,82
<b>TOTAL</b>		<b>163.884,77</b>	<b>337.022,31</b>	<b>426.823,84</b>	<b>927.730,92</b>

**Tabela A.2-2 Produtos do Porto do Pecém**

IMPORT

COMMODITY (PORTUGUESE)	COMMODITY (ENGLISH)	2002	2003	2004	TOTAL (IN TONS)
OLEO DIESEL	DIESEL OIL			295.417,53	295.417,53
DERIVADO PETROLEO	DERIVED PETROLEUM	48.981,05	143.849,17	764,79	193.595,01
BOBINA DE AÇO	REEL OF STEEL	44.748,49	60.173,45	19.425,72	124.347,66
BOBINA DE AÇO FRIO	REEL OF COLD STEEL	14.603,62	10.610,26	53.238,25	78.452,13
ALGODAO	COTTON		33.230,63	30.594,69	63.825,32
BOBINA DE AÇO QUENTE	REEL OF HOT STEEL	19.052,59	15.635,65	17.316,70	52.004,94
ARROZ	RICE	17.191,72	9.200,80	10.757,78	37.150,30
PRODUTOS QUIMICOS	CHEMICAL PRODUCTS	3.141,86	12.017,96	18.019,07	33.178,89
FIO MAQUINA	THREAD MACHINE			18.376,77	18.376,77
BOBINA DE AÇO GALVANIZADO	REEL OF GALVANIZED STEEL	541,46	7.989,56	6.192,01	14.723,03
TEXTEIS	TEXTILE	11.133,32	1.916,55	470,97	13.520,84
ACO	STEEL		10.328,08		10.328,08
CHAPA DE AÇO	STEEL PLATE	446,88	5.140,17	2.050,10	7.637,15
TRIGO	WHEAT		4.333,04	3.075,89	7.408,93
EMBALAGEM	PACKING	918,03	823,94	4.061,79	5.803,76
CONTAINER VAZIO	EMPTY CONTAINER	1.105,25	4.139,79	474,49	5.719,53
BOBINA DE AÇO GALVANIZ. QUENTE	REEL OF HOT GALVANIZED STEEL			4.912,01	4.912,01
MAQUINARIOS	MACHINES	345,61	2.390,00	2.091,52	4.827,13
DIVERSOS	SEVERAL GOODS	595,58	209,23	3.857,74	4.662,55
BOBINA DE ARAME	REEL OF WIRE		3.928,05		3.928,05
GERADOR-GENSET	GENERATOR-GENSET	3.012,68	680,12	59,37	3.752,17
PEIXES	FISHES	274,18	3.224,12	45,00	3.543,30
PECAS DE BICICLETA	BICYCLE PARTS/PIECES	100,00	172,02	3.164,45	3.436,47
BOBINAS DE PAPEL	REELS OF PAPER	2.024,72	1.022,65		3.047,37
POLPA DE CELULOSE	PULP OF CELLULOSE	2.706,70			2.706,70
PROD DE HIGIENE	PRODUCTS OF HYGIENE	401,67	75,32	2.125,99	2.602,98
ELETR DOMESTICOS	HOUSEHOLD APPLIANCES		502,29	2.072,45	2.574,74
FARINHA DE PEIXE	FLOUR OF FISH		992,45	1.542,27	2.534,72
EQUIP. INDUSTRIAL	INDUSTRIAL EQUIPMENTS	528,89	1.626,84	18,73	2.174,46
CARGA GERAL	GENERAL LOAD	80,40	1.872,06	213,23	2.165,69
POLIPROPILENO	POLYPROPYLENE	800,00	405,71	827,81	2.033,52
RAÇÃO PARA CAMARÃO	RATION FOR SHRIMP	1.666,17	157,07	73,49	1.896,73
FARINHA DE TRIGO	WHEAT FLOUR	836,58	417,10	605,03	1.858,71
ALUMINIO	ALUMINUM	511,64	420,34	773,99	1.705,97
CHAPAS DE AÇO	STEEL PLATES		499,93	1.116,63	1.616,56
EQUIPAMENTOS TERMO ELETRICA	ELECTRIC PLANT EQUIPMENTS	889,67	687,14		1.576,81
POLIESTER	POLYESTER	557,20	348,21	659,85	1.565,26
EQUIP. DIVERSOS	SEVERAL EQUIPMENTS	1.010,40	196,90	283,93	1.491,23
METAIS	METALS		1.345,85		1.345,85
VIDROS	GLASSES	27,17	821,77	435,69	1.284,63
CEREAIS	CEREALS		1.247,00		1.247,00
RESINA	RESIN	1.024,44	145,98	51,60	1.222,02
CARNE	MEAT	53,72	1.126,96	20,56	1.201,24
OLEO LUBRIFICANTE	LUBRICATING OIL	273,44	534,38	275,03	1.082,85
PROD INDUSTRIALIZ	INDUSTRIALIZED PRODUCTS	385,13	565,21	67,72	1.018,06
POLIETILENO DIVS	SEVERAL POLYETHYLENE	243,34	443,19	232,59	919,12
MARMORE	MARBLE	30,82	227,37	593,50	851,69
PECAS DIVERSAS	SEVERAL PIECES	33,17	233,59	520,74	787,50
AMIDO DE MILHO	STARCH OF CORN	340,70	419,20	23,98	783,88
RAÇÃO ANIMAL	ANIMAL RATION	475,51	279,11		754,62
SILICIO METALICO	METALLIC SILICON		508,17	202,49	710,66
PECAS AUTOMOTIVAS	AUTOMOTIVE PARTS/PIECES		411,07	246,81	657,88
INSET/FUNGICIDAS	INSETICIDE/FUNGICIDE	404,33		250,97	655,30
BATATAS CONGELADAS	FROZEN POTATOES	129,86	393,08	110,26	633,20
FIBRA SINTETICA	SYNTHETIC FIBER	59,44	471,13	11,82	542,39
MACARRAO	PASTA			518,56	518,56
BANANA	BANANA		493,47		493,47
FIO TERM.	THREAD TERM.		461,47	25,56	487,03
PISOS CERAMICOS	CERAMIC FLOORS	294,83	105,93	79,33	480,09
MELAO	MELON		443,98		443,98
PAINEL	PANEL	50,24	23,28	357,62	431,14
ATUM	TUNA		422,00		422,00
AZEITE DE OLIVA	OLIVE OIL OF OLIVE		52,03	367,38	419,41
PRODUTO TEXTIL	TEXTILE PRODUCT	8,62		410,28	418,90
PAPEL	PAPER		406,05		406,05
CONGELADOS (TODOS)	FROZEN (ALL)		204,17	167,94	372,11
BORRACHA SINTETICA	SYNTHETIC RUBBER		321,00	46,70	367,70
PNEUS RECAUCHUTADOS	RECAPPED TIRES	330,44		31,63	362,07
ACIDOS OUTROS	OTHER ACIDS	361,20			361,20
PRODUTOS ALIMENTICIOS	NUTRITIOUS PRODUCTS		35,28	321,28	356,56
MATERIAL DE LIMPEZA	MATERIAL OF CLEANING		354,12		354,12
BOLSAS	BAGS		312,82	39,68	352,50
OLEO VEGETAL	VEGETABLE OIL	15,09	319,55		334,64
PRODUTOS ALIMENTICIOS	NUTRITIOUS PRODUCTS	330,75			330,75
PNEUS NOVOS	NEW TIRES		158,40	127,67	286,07
RESIDUO DE PLASTICO	RESIDUE OF PLASTIC		224,40	59,66	284,06
CAMARAO	SHRIMP	63,30	175,43	37,62	276,35
FERRO A VAPOR	STEAM IRON			259,40	259,40
EQUIP. INFORMATICA	COMPUTER EQUIPMENTS		215,61	38,00	253,61
FIO DE POLIESTER	THREAD OF POLYESTER	121,57		131,94	253,51
BOBINAS DE AÇO REV. ZINCO/ALUMINIO	REELS OF STEEL COVERED WITH ZINC/ALUMINUM			246,90	246,90
FRUTAS IN NATURA	FRUITS IN NATURA		244,78		244,78
COUROS	LEATHERS	46,61	41,60	154,63	242,84
RESINA SINTETICA	SYNTHETIC RESINS	131,99	65,65	34,62	232,26
MOTORES	MOTOR	9,60	22,10	197,64	229,34
FELJAO	BEAN		220,00		220,00
COPO DE VIDRO	CUP OF GLASS			219,63	219,63
SILICATO DE MAGNESIO	SILICATE OF MAGNESIUM	219,40			219,40
PECAS P/ELEVADOR	ELEVATOR PARTS		216,60		216,60
FIBRA DE ALGODAO	FIBER OF COTTON	159,66	37,22	19,64	216,52

Tabela A.2-2 Produtos do Porto do Pecém

IMPORT (CONT.)

COMMODITY (PORTUGUESE)	COMMODITY (ENGLISH)	2002	2003	2004	TOTAL (IN TONS)
PECAS DE MOTOR	MOTOR PARTS/PIECES		15,75	195,71	211,46
MUDANCA	CHANGE	83,20	17,07	110,41	210,68
TECIDOS DE ALGODAO	FABRICS OF COTTON	34,87	118,36	42,07	195,30
FIO TEXTIL	TEXTILE THREAD	192,36			192,36
SUCATA	SCRAP IRON	186,58			186,58
MAQUINAS INDUSTRIAIS	INDUSTRIAL MACHINES			185,65	185,65
LAMPADAS	LAMPS	35,79	33,47	113,37	182,63
LEITE EM PO	POWDERED MILK			182,05	182,05
CLORETO DE LITIO	CHLORIDE OF LITIUM	1,31		167,94	169,25
LIVROS	BOOKS	27,22	104,30	37,20	168,72
SACOLAS PLASTICAS	PLASTIC BAGS		20,72	147,68	168,40
EQUIP. ELETRONICO	ELECTRONIC EQUIPMENTS		19,97	148,25	168,22
BEBIDAS	DRINKS		44,56	114,47	159,03
OLEO DE PEIXE	OIL OF FISH		26,56	125,08	151,64
CARVAO VEGETAL	VEGETABLE COAL		95,90	55,72	151,62
CHA	TEA	18,09	126,53		144,62
FERRO ACO E LIGAS	IRON, STEEL AND LEAGUES	80,95	61,76		142,71
CALCADOS	SHOES	66,51	21,13		138,05
FERTILIZANTE	FERTILIZING			136,12	136,12
FIBRAS VEGETAIS	VEGETABLE FIBERS	134,85			134,85
ARTIGO DE DECORACAO	ARTICLE OF DECORATION		43,04	88,68	131,72
TINTAS	PAINTS	16,80	82,62	32,22	131,64
OLEO DE GIRASSOL	SUNFLOWER OIL	52,87	51,88	26,44	131,19
ALUMINATO DE MAGNESIO	ALUMINATO OF MAGNESIUM		130,90		130,90
MOTOCICLETAS	MOTORCYCLES		52,02	75,31	127,33
GOMA DE MASCAR	CHEWING GUM	85,36	41,62		126,98
BAGAGEM	BAGGAGE		66,26	59,24	125,50
PYROFOSFATO	PYROFOSFATO	123,06			123,06
PERA	PEAR		95,24	24,80	120,04
BATATA PRE-FRITA	FRIED POTATOS	118,28			118,28
UREIA	UREA		41,00	71,90	112,90
BORRACHA	RUBBER		111,15		111,15
LINGOTES FERRO/ACO	INGOTS OF IRON / STEEL		110,31		110,31
MUDANCA PESSOAL	PERSONAL CHANGE		29,38	80,58	109,96
ALPISTE	CANARY GRASS	104,20			104,20
SARDINHA	SARDINE		74,32	28,35	102,67
PEROXIDO HIDROGENIO	PEROXIDE HIDROGEN	99,88			99,88
CARNE EM CONSERVA	CANNED MEAT	22,00		77,61	99,61
CAFETEIRA ELÉTRICA	ELECTRIC COFFEE MACHINE			92,59	92,59
EQUIP. ELÉTRICO	ELECTRIC EQUIPMENTS		30,83	55,03	85,86
GOMA BASE AMATISTA	GUM BASE AMATISTA		83,07		83,07
GRANITO	GRANITE			81,46	81,46
CERAMICAS DIVERSAS	SEVERAL CERAMIC	25,32	54,93		80,25
CLORETO DE POTASSIO	CHLORIDE OF POTASSIUM	80,00			80,00
MANTEIGA	BUTTER		80,00		80,00
TOMATE EM CONSERVA	TOMATO IN CONSERVE		41,68	38,26	79,94
MOTOR ELÉTRICO UNIVERSAL	UNIVERSAL ELECTRIC MOTOR			79,20	79,20
FIBRAS ARTIFICIAIS	ARTIFICIAL FIBERS		78,39		78,39
PECAS INDUSTRIAIS	INDUSTRIAL PARTS/PIECES		78,03		78,03
TAMBOR DE FREIOS	BRAKE DRUMS	78,01			78,01
MAT PRIMA	RAW MATERIAL		41,85	36,16	78,01
BALA	CANDY		73,85		73,85
ESTRUTURA METALICA	METALLIC STRUCTURES	73,27			73,27
VALVULA	VALVE			71,90	71,90
FIBRAS TEXTEIS	TEXTILE FIBERS	68,38			68,38
FITAS DE FIBRAS SINTETICAS	RIBBONS OF SYNTHETIC FIBERS		66,99		66,99
AERADORES	AERATORS	62,42			62,42
OLEO DE GERGELIM	OIL OF SESAME		31,13	30,35	61,48
CASTANHA DE CAJU	CASHEW NUT	41,48	19,54		61,02
SOLVENTES	SOLVENT	1,98	30,12	25,98	58,08
MAT PLASTICOS	PLASTIC MATERIAL	56,62			56,62
ENZIMA	ENZYME	43,24	12,78		56,02
SAL	SALT		54,10		54,10
MARGARINA	MARGARINE		52,39		52,39
SULFATO DE SODIO	SULFATE OF SODIUM	52,00			52,00
CHAPA DE MARMORE	PLATES OF MARBLE	50,70			50,70
CERA	WAX	9,80	40,75		50,55
SACO VAZIO	EMPTY SACK		49,23		49,23
PEDRAS DIVS	SEVERAL STONES		48,00		48,00
PROD FARMACEUTICOS	PRODUCTS FARMACÊUTICOS		27,66	19,96	47,62
APARELHOS ELETRICOS	ELECTRIC APPARELS	0,35		44,06	44,41
MICA	MICA			44,00	44,00
PLASTICOS	PLASTIC			43,32	43,32
FRANGO CONGELADO	FROZEN CHICKEN	25,00	18,00		43,00
PNEUS/AROS USADOS	USED TIRES/RINGS			42,73	42,73
MASSA PRE-COZIDA	PRE-COOKED MASS		5,59	36,16	41,75
CAIXAS DE PAPELÃO	BOXES OF CARDBOARD			41,64	41,64
BATERIAS (ACUMULADORES)	BATTERIES	40,25			40,25
MADEIRA/MANUF	WOOD / MANUFACTURE		40,00		40,00
EQUIP. DE REFRIGERACAO	COOLING EQUIPMENTS	24,57	15,40		39,97
MINI RADIO	SMALL RADIOS		15,49	23,66	39,15
CARTAO KRAFET	CARDS	38,39			38,39
FERRAMENTAS DIVS	SEVERAL TOOLS		38,18		38,18
CONTEINER GERADOR	GENERATOR CONTAINER			35,00	35,00
FIO DE ALGODAO	THREAD OF COTTON		22,76	9,92	32,68
ARTIGOS INFANTIS	INFANTILE GOODS			31,21	31,21
ARTIGO DE USO DOMESTICO	ARTICLE OF DOMESTIC USE	7,43	3,80	19,55	30,78
MAQUINAS DE LAVAR INDUSTRIAL	INDUSTRIAL WASHING MACHINE			30,69	30,69
MOVEIS	FURNITURE		2,33	24,81	27,14
ABACATES	AVOCADOS		26,59		26,59

Tabela A.2-2 Produtos do Porto do Pecém

IMPORT (CONT.)

		(IN TONS)			
COMMODITY (PORTUGUESE)	COMMODITY (ENGLISH)	2002	2003	2004	TOTAL
CONSERVAS	CONSERVES		26,46		26,46
CABO ELETRICO	ELECTRIC CABLE			26,15	26,15
KIT C/ PEÇAS E REPOSIÇÃO	PIECES AND REPLACEMENT KITS			25,58	25,58
ROLO DE PINTURA	ROLL OF PAINTING		25,13		25,13
FERRAGENS	IRONWARE		24,19		24,19
LAGOSTA	LOBSTER		1,56	22,57	24,13
EQUIP. HOSPITALAR	HOSPITALAR EQUIPMENTS	7,03		16,51	23,54
MINERIOS DIVS	SEVERAL ORES	23,48			23,48
INSTRUMENTO MUSICAL	MUSICAL INSTRUMENTS			22,52	22,52
CHAPAS	PLATES		10,79	11,34	22,13
POLPA DE BATATA	PULP OF POTATO		21,89		21,89
SACOS POLIETILENO	SACKS OF POLYETHYLENE			21,65	21,65
ACIDO FOSFORICO	PHOSPHORIC ACID		21,42		21,42
FRUTAS	FRUITS		21,41		21,41
AZEITONAS	OLIVES			21,10	21,10
POLPA DE TOMATE	PULP OF TOMATO			20,85	20,85
LUBRIFICANTE	LUBRICATING			20,37	20,37
PROD. DE INFORMATICA	COMPUTER PRODUCTS		20,25		20,25
MAMAO	PAPAYA		20,17		20,17
PERU	TURKEY		20,00		20,00
POLPA DE FRUTAS	PULP OF FRUITS			19,58	19,58
ARTIGOS DE LIVRARIA	GOODS OF BOOKSTORE	19,05			19,05
VINHO	WINE		18,86		18,86
COSMETICOS	COSMETIC		18,70		18,70
EQUIP. AGRICOLAS	AGRICULTURAL EQUIPMENTS		18,42		18,42
FIOS SINTETICOS	SYNTHETIC THREADS	17,58			17,58
MAQ/AP ELET/ACES	ELECTRIC MACHINES			16,75	16,75
LATEX CENTRIFUGADO	CENTRIFUGED LATEX	16,40			16,40
GENEROS ALIMENTICIO	NUTRITIOUS GOODS	5,36	10,91		16,27
PECAS P/ COMPUTADORES	COMPUTERS PIECES		15,92		15,92
FITAS DE ACO	RIBBONS OF STEEL		15,90		15,90
VESTUARIO	CLOTHING			14,99	14,99
AGUARDENTE DE CANA	LIQUOR OF CANE		14,40		14,40
ALCOOL	ALCOHOL		14,11		14,11
CALCARIO	CALCAREOUS			13,91	13,91
ARTIGOS DE PLASTICO	GOODS OF PLASTIC			13,81	13,81
CORANTES	PIGMENTS		10,44	3,21	13,65
CAIXAS DE FIBRA	BOXES OF FIBER	13,35			13,35
RELOGIOS	CLOCKS		13,25		13,25
ADESIVO	ADHESIVE			12,97	12,97
MATERIAL ELETRICO	ELECTRIC MATERIAL		12,50		12,50
MATERIAL DE RESTAURANTE	MATERIAL OF RESTAURANT		11,76		11,76
PORTAS E JANELAS DE ALUMINIO	DOORS AND WINDOWS OF ALUMINUM		11,58		11,58
CANETAS	PENS		11,35		11,35
GARRAFA VAZIA	EMPTY BOTTLE		11,35		11,35
ONIBUS	BUS		11,35		11,35
FIO ACRILICO	ACRYLIC THREAD		10,88		10,88
CONJUNTO DE ASPIRADORES TEXTEIS	GROUP OF TEXTILE VACUUM CLEANERS	10,69			10,69
REDE DE PESCA	NET OF FISHING		10,27		10,27
PASTA DE AVELA	PASTE OF HAZELNUT			9,90	9,90
PECAS P/ CAMINHAO	TRUCK PIECES	9,60			9,60
FITAS DIVERSAS	SEVERAL RIBBONS		9,51		9,51
TEAR PARA TECIDOS	SEWING LOOM	9,50			9,50
PALMITO	PALM HEART		9,26		9,26
MANUF DIVS	MANUF DIVS		8,82		8,82
REDE DE ALGODAO	NET OF COTTON			8,80	8,80
BONÉ	CAP	8,68			8,68
OBJETOS PESSOAIS	PERSONAL OBJECTS		4,60	3,63	8,23
TORRADEIRA	TOASTER			8,13	8,13
POLIURETANO	POLYURETANE	8,00			8,00
REDES PLASTICAS	PLASTIC NETS	8,00			8,00
MAQUINAS DE COSTURA	SEWING MACHINE		5,70	2,15	7,85
MANGUEIRA FLEXIVEL	FLEXIBLE HOSE		7,75		7,75
ARTIGOS DE USO PESSOAL	GOODS OF PERSONAL USE		7,45		7,45
BOMBA HIDRAULICA	HYDRAULIC PUMP	6,68			6,68
KIT VEICULOS A GAZ	GAS KIT TO VEHICLES	5,96			5,96
PECAS P/ BARCO	BOAT PIECES	5,67			5,67
EQUIP. TELECOMUNICACAO	TELECOMMUNICATION EQUIPMENTS		5,31		5,31
COMPUTADORES	COMPUTERS	5,00			5,00
BARRIS	BARRELS	4,40			4,40
ARAME DE ACO	WIRE OF STEEL		3,84		3,84
CAIXA P/ PEIXE	BOX P / FISH		3,75		3,75
TECIDO FIBRA TÊXTIL SINT/FILTRO	FABRIC OF TEXTILE SYNTHETIC FIBER			3,19	3,19
SUPORTE DE MADEIRA SET/REDE	SUPPORT OF WOOD FOR NET			2,55	2,55
CORDA	CHORD			0,83	0,83
TAMPAS DE BORRACHA BROMO	COVERS OF RUBBER BROME		0,83		0,83
PARTES DE FILTRO PARA DEPURAR AGUA	PARTS OF FILTER TO WATER PURIFICATION		0,57		0,57
FILMES	FILMS	0,18			0,18
<b>TOTAL</b>		<b>186.278,67</b>	<b>357.308,41</b>	<b>515.019,00</b>	<b>1.058.606,08</b>

**Tabela A.2-2 Produtos do Porto do Pecém**

### A2.1.4 Infra-estrutura Portuária

Tabela A.2-3 Infra-estrutura Portuária

Name of the Port	Establishment	Administration	City, State-Code	Port Dimensions				Cargo Movement	
				Total Area	Quay Depth	Quay Length	Storage Area	Main Export goods	Main Goods Imported
North Region									
Macapá	1980	Companhia Docas do Pará	Macapá - AMAPA			260m		Dry Bulk: pinus bark	Fertilizers
Port of Manaus	1899	Navigation Society Port and watertransport of Amazonas	Manaus - AMAZONAS	34.000m <sup>2</sup>	25m-45m	1.097m		Factory products, metal/steel products, electronic apparatus and petroleum	Factory products, electronic apparatus, Machinery, vehicles and spare parts, Food products, papper, iron, steel, petroleum and fertilizers
Port of Vila do Conde	1985	Port Company of Pará	Barcarena - PARA			419m		alumina, kaolin and Fuel oil	coke, tar, caustic soda, aluminum, brick
Belém	1897	Port Company of Pará	Belém - PARA	22.864m <sup>2</sup>	2.5m-9.2m	1.295m		vegetables, petroleum products, alcohol, bauxite calcium oxide, veichles and cellulose	wheat, wood, Rolled paper, cement, machinery spare parts, petroleum products, chemical products
Northeast Region									
Port of Itaquí	1960	EMAP - Empresa Maranhense de Administração Portuária	São Luís - MARAÍHAO	170.000m <sup>2</sup>	9m-21.5m	1.616m		iron ore, manganese ore, pig-iron, silicon, petroleum products, aluminum	petroleum products, fertilizers, wheat, coal/coke
Port of Pecém	2001	Company of integrated Port of Ceará, Ceará Ports	São Gonçalo do Amarante - CEARA	75.000m <sup>2</sup>		600m	600m		
Port of Fortaleza	1920	Port Company of Ceará	Fortaleza - CEARA	35.072m <sup>2</sup>	10m	1.250m		Petroleum and products, steel preses, flour and salt	wheat, com, petroleum coke, soya bran, cotton plume, rice, steel coil/plate flour, rolled paper
Port of Areia Branca	February 3 1970	Companhia Docas do Rio Grande do Norte	Areia Branca - Rio Grande do Norte		7-15m	564m			
PORT OF NATAL	1922	Companhia Docas do Rio Grande do Norte	Natal - Rio Grande do Norte		11.5m	540m			
Port of Cabedelo	1905	Companhia Docas da Paraíba	Cabedelo - PARAIBA	13.667m <sup>2</sup>	6m-9m	602m		alcohol, sugar bentonita, sisal string and container	coke, vegetal oil, com, bentonita wool/cotton and clinquer
Port of Recife	1909	Recife Port Administration, Port Company of Rio Grande do Norte	Recife - PERNAMBUCO	48.070m <sup>2</sup>	8m-10m	2.960m		sugar, granite and container	wheat, fertilizers, com, barley, journal paper and containers
Port of Suape	1978	Governo do estado de Pernambuco	Município de Ipojuca - PERNAMBUCO		14m	891m		Petroleum products and alcohol	Petroleum Products, lead in ingot, tires, flour of wheat, electric and electronic materials
Port of Macelo	1933	Companhia Docas do Rio Grande do Norte	Maceió - ALAGOAS	2.800m <sup>2</sup>	7-10m	400m		sugar, alcohol, petroleum, rice, equipments, com, rubber and caustic soda	fertilizers wheat, diesel oil, com, cotton brimstone
BARRA DOS COQUEIROS		Empresa Administradora de Portos de Sergipe - SERGIPOS	Município de Barra dos Coqueiros - SERGIPE	26.300m <sup>2</sup>	9.5-10.9m	331 m			Petroleum
Salvador	1913	Companhia das Docas do Estado da Bahia	Salvador - BAHIA	46.996m <sup>2</sup>	7m-10m	2.092m		copper concentrate 31.25%, sisal, Food products, paper products, chemical products, granite, cacao, aluminum	pipes, paper, equipmentst, copper concentrated, vehicles, chemical productst, wheat.
Aratu	1975	Companhia das Docas do Estado da Bahia	Candeias - BAHIA			250m			
Port of Ilheus	1919	Companhia das Docas do Estado da Bahia	Ilheus - BAHIA		10m	433m		soya, cacao, chemical products, sisal, graphita, tobacco, furs, copper, paper products, equipments	wheat, almonds, foil of steel

Tabela A.2-3 Infra-estrutura Portuária (Continuação)

Name of the Port	Establishment	Administration	City, State-Code	Port Dimensions			Cargo Movement			
				Total Area	Quay Depth	Quay Length	Storage Area	Number of Berths	Main Export goods	Main Goods Imported
Southeast Region										
Baía do Riacho	1995	PORTOCEL	Caminho de Baía do Riacho - ESPÍRITO SANTOS	385.000m <sup>2</sup>	10.5m	430m		2	cellulose, wood in logs and others loads	hydrogen peroxide, salt and others loads
Vitória	1940	Companhia Docas do Espírito Santo	Vitória - ESPÍRITO SANTOS		2.4-10m		776m	4		cotton, coal, vehicles, fertilizers, malt, marble/granite, car parts, metal/steel products, wheat and bauxite
Forno	1972	Companhia Municipal de Administração Portuária (Comap) do município de Arraial do Cabo.	Arraial do Cabo - Rio de JANEIRO		11m	300m				salt, diesel oil
Ilhéroi	1925	Companhia Docas do Rio de Janeiro	Misroi - Rio de JANEIRO	3.300m <sup>2</sup>	3-5m	431m		3	wheat	wheat
Sepetiba	1982	Companhia Docas do Rio de Janeiro	Itaguaí - Rio de JANEIRO		12-15m	1.670m	177.000m <sup>2</sup>	7	Dry Bulk: ore of iron	Solid granary, metallurgical coal, coke and alumina
Rio de Janeiro.	1910	Companhia Docas do Rio de Janeiro	Rio de Janeiro - Rio de JANEIRO	137.536m <sup>2</sup>	6m-12m	7.343m		40	vehicles, petroleum products	
Angra dos Reis	1932	Angraporto Consortium	Angra dos Reis - Rio de JANEIRO	21.040m <sup>2</sup>	10m	400m		2	oil and by-products	crude oil
São Sebastião	1934	Administração do Porto de São Sebastião	São Sebastião - SAO PAULO	48.000m <sup>2</sup>	6.2m	362m		4	vehicles, Petroleum and products	sodium sulphate, pellets of lead, steel wire and rolls, machines, Petroleum products
Santos	1888	Companhia Docas do Estado de São Paulo	Santos - SAO PAULO	221.186m <sup>2</sup>	5m-14m	11.042m		64	soya beans, coal, sugar, fuel oil, processed food, coffee beans, meat parts, textiles, tyres	coal, ore, fertilizers, sulfur and chemical products
South Region										
Antonina	1986	State Port Authority, Portos de Paranaíba / Antonina	Antonina - PARANAIBA	8.000m <sup>2</sup>	6m	60m				cotton, paper products, rice, fertilizers, vegetable oils, petroleum products, chemical products, alcohol, wheat and ore
Paranaíba	1933	State Port Authority, Portos de Paranaíba e Antonina	Paranaíba - PARANAIBA	71.600 m <sup>2</sup>	8m-13m	2.616m		16	sugar, corn, soya, fuel oil, vegetable oils, water for vessels, chemical products, cotton, coffee, paper products, potteries, frozen food, wood and paper	
São Francisco do Sul	1966	State government of Santa Catarina	São Francisco do Sul - SANTA CATARINA	36.000m <sup>2</sup>	8m-10m	750m		4	soy, sawn wood, parts for vehicles, chicken congealed, packing-tiles, manufacturer products, paper, wooden leather, plates, tobacco	
Itajaí	1966	Watertransport Administrator, Docas Catarinense	Itajaí - SANTA CATARINA		12m	740m		4	sugar, paper, engines, chicken tobacco, vegetal resin, cool meat, textiles	chemical, wheat, cotton, tiles, polipropileno, paper and oils
Imbituba	1919	Private Company, Companhia Docas de Imbituba	Imbituba - SANTA CATARINA	39.300m <sup>2</sup>	9.5m	577m		4	sugar, frozen food, tobacco pottery, shoes, furnitures	Fertilizers, sodium sulphate, coke, corn, asbestos, soya proteins, rice
Estrela - RS	1975	Port Administration of Estrela Vinculada - Companhia Docas do Estado de São Paulo	Estrela - Rio Grande do Sul			585m		6	Soya beans	
Alegre	1911	Superintendent of Portos and water transport of Rio Grande do Sul	Porto Alegre - Rio Grande do Sul		4m-5m	7.874m		33	soya beans, paper and paper products iron and steel coils, machines and equipment, Petroleum Products	wheat, different sulphates, phosphated fertilizer, potassium fertilizers, journal paper, nitrogenated fertilizers, urea, full container, empty container, naphtha, crude oil fuel, propylene and ethylene
Pelotas		do	Pelotas - Rio Grande do Sul		6m	500m		3	Solid granary - clinquer, rice and limestone	
Rio Grande	1872	do	Rio Grande - Rio Grande do Sul		4m-14m	3829.6m			soya beans, fertilizers, corn, sawn timber, rice, wheat, chemical products, alcohol, salt	fertilizers, rice, corn, phosphoric acid, chemical and chemical products

### A2.1.5 Instalações Portuárias

PORTS - DETAILED INFORMATION								
PORT	Access		Description	Quay			Storage Area	
	Depth(m)	Width(m)		Berths	Length (m)	Depth (m)	Open storage (m <sub>2</sub> )	Warehouse (m <sub>2</sub> )
Manaus	35	500	Roadway	5	253	25-45	41.223	16.232
			Torres	5	268	25-45		
			Paredão		276	2-12		
			Malcher		300	1-11		
Macapá	10	500	Cais A	1	60	10	19.500	3.570
			Cais B	2	200	10		
Vila do Conde	9	3.200	Granéis sólidos e carga geral	2	292	?	13.000	7.500
			Granél Líquido	2	127	?		
Belém	6	90			1.295		12.000	24.800
Itaquí	23	1.800		7	1.616	9-21,5	42.000	10.500
Pecém	16			2	600			380.000
Mucuripe	10	80-100		5	1.050	3-10	213.497	30.000
				1	210	3-5		
Areia Branca	11	400-1000	Ponte		398	15	15.000	
			Barcaças		166	7		
Natal	10	100-120		3	540	11,5		3.600
Cabedelo	8,5	120	Envolvimento	3	602 (total)	6-9	18.500	17.000
			Aplicação	2		6-9		
			Fechamento	1		6-9		
Recife	10,5	260	Trecho 1	2	2960 (total)	8,5-10		1.782
			Trecho 2	5		10,3	50.600	15.000
			Trecho 3	8		8-10	5.785	14.910
			Trecho 4	1		8	1.400	1.642
Suape	14	580		2	162	14		
					386	14,5		
			2	343	15,5			
Maceió	10	80		3	400	7-10	-	12.400
Barra dos Coqueiros	11	120		2	331	9,5-10,9		26.300
Salvador	18	200		11	2.092	7-10	7.234	26.400
Aratu	18	180		6	250		475.000 t (capacity)	9.800
Ilhéus	10	200		3	432	10	20.500	16.000
Pirapora	There is no detailed information about this port							
Barra do Riacho	10,3	159		2	430	10,3		28.000
Vitória	11	120		4	776	2,4-10	30.900	8.000
Forno	12	70			200	11	18.200	
					100	11		
Niterói	12	150		3	431	3-6	3.584	3.300
					7.343	6-12		
Rio de Janeiro	20	1150	Total					
			Pier Mauá	5	883	7-10		
			Cais da Gamboa	20	3.150	7-10	16.000	60.000
			Cais de São Cristóvão	6	1.525	6-8,5	23.000	12.100
			Cais do Caju / Terminal Roll-on-Roll-off	5	1.001	6-12	69.200	21.000
			Terminais de contêineres	4	784	11,5-12		
Sepetiba	13,5	200	Cais de Multiuso	3	810	14,5	177.000	
			Pier de Carvão	4	540	12-15	1.500.000t (capacity)	
			Pier de Minérios		320		200.000	
Angra dos Reis	12	150 - 160		2	400m	10	150.000	5.475
São Sebastião	18	500		4	362	8,2	58.500	2.531
Santos	25	300						
Antonina	13	130			11.042	5-13,5	124.049	516.761
Paranaguá	12	150		16	2.616	8-13	91.250	65.560
São Francisco do Sul	10	150		4	750	8-10	80.000	34.410
Itajaí	8	100		4	740	12	38.000	15.800
Imbituba	open inlet	open inlet		4	577	9,5	60.225	4.425
Laguna	6	80			300	5	392	1.600
Estrela	-	-		6	585			
			Mauá	16	3.240	4-5,5	2.180	20.178
			Navegantes	12	3.268	6	58.445	40.200
			Marçílio Dias	5	1.366	4-5	-	-
Cachoeira do Sul								
Pelotas	6	80		3	500	6	-	27.000 t (capacity)
Rio Grande	8,5	150			3.829	4-14		

Tabela A.2-4 Instalações Portuárias nos Portos do Brasil

## Appendix 2.2 Situação atual de porto de Pecem e outros portos em região nordeste

### A2.2.1 Porto do Pecém

#### (1) Instalações Portuárias Existentes

##### 1) Pier 1 ( para movimentação de granel sólido, break-bulk e cargas containerizadas)

##### Infra-estruturas

- Especificações
- Comprimento (363 x 2 berços) 726.0 m
- Largura 45.0 m
- Resistência de Carga Máxima 10 toneladas/m<sup>2</sup>
- Capacidade de Movimentação de Carga (Berço-1) 100 toneladas
- (Berço-2) 158 toneladas
- Profundidade d'água 15.0 m
- Profundidade d'água do canal de acesso 15.5 m ~18.0 m
- N°1 (Interno) (sul-oeste): Tipo de Carga: Matérias primas para o CIPP
- Tamanho máximo de navio: Panamax até 65 000 t porte bruto
- N°2: (Externo) (norte-leste): Tipo de Carga : Break-bulk e contêineres
- Tamanho máximo de navio: Cape size
- até 65 000 t de Porte Bruto

##### Equipamentos

N° 1 (Interno): Equipado com descarregador de minério, sobre trilhos. Capacidade: 1.250 t/h

N°2 (externo): Equipado com guindaste de múltiplo uso de 45 t, sobre trilhos. Capacidade: 15 ciclos / hora operando com contêineres, 20 ciclos / hora operando com bobinas.

Dois guindastes Gottwald, sobre rodas (móvil)-Modelo HMK300- para movimentação de contêineres 20`/40`, com ciclos de descarregamento e carregamento de aproximadamente 3.5 e 4.0 minutos , respectivamente.

**Tabela A.2-5 Equipamentos de Pier**

Tipo de Guindaste	Capacidade	Unid.	Fabricante	Ano
Guindaste Móvil de Pier	100 toneladas	2 Unidades	Gottwald (HMK-300)	2003
descarregador de minério	35/45 toneladas	1 Unidade	ZPMC de China	2000
Guindaste de múltiplo uso	35 toneladas	1 Unidade	ZPMC de China	2000

##### 2) Pier 2 ( para movimentação de carga a granel líquido)

##### Infra-estruturas

- Comprimento do berço (300m x 2 berços) 414m
- Área de atracação Com dolphin N°-4 775m<sup>2</sup>
- Com dolphin N°-8 500m<sup>2</sup>

- Profundidade d'água máxima 16.50 m
- Ponte de Acesso: Largura: 40.40m – 10.35m  
Comprimento: 1 440 m<sup>2</sup>
- Viga de suporte de tubovias: Largura: 6,2 m
- Comprimento da lança de carregamento: 17,0 m
- Resistência ao fogo de acordo com o regimento IMO

Dois (2) berços de atracação, externo (Nº.4) e interno (Nº.3): capacidade de 25,0 milhões por ano a cada berço com taxa de ocupação de 87%

O berço externo permite a operação de navios de até 175.000 t/berço (Tipo Afra Max); o berço interno capaz de lidar com navios de 9.000 DWT ( transportador de tamanho domestico) até 100.000 DWT (navio-tanque médio)/berço.

As instalações na plataforma de operações e as tubovias têm a capacidade suficiente para movimentação de produtos adentrando e saindo, viabilizando operações simultâneas nos dois berços de atracação;

### **Equipamentos**

Nº.3 (interno): Gasolina / álcool uma (1) tubovia de 12”

Óleo diesel / querosene uma (1) tubovia de 12”

Óleo combustível uma (1) tubovia de 10”

Gás Liquefeito de Petróleo uma (1) tubovia de 8”

Nº.4 (externo): Gasolina / álcool uma (1) tubovia de 12”

Óleo diesel / querosene uma (1) tubovia de 12”

Óleo combustível uma (1) tubovia de 10”

### **3) Pátio e Armazenagem**

O pátio aberto principalmente usado para triagem e empilhamento de contêiner e parcialmente para armazenar carga geral, tem uma superfície total de 300.000 m<sup>2</sup> (600m x 500m). Dois (2) milhões de metros quadrados estão reservados para futura expansão.

Dois (2) armazéns de 10.000 m<sup>2</sup> ( carga importada) e 6.250 m<sup>2</sup> (exportação) para carga geral, respectivamente, estão prontos para receber ali cargas ovadas e desovadas.

### **Equipamentos**

Os equipamentos usados no pátio aberto nos armazéns estão dispostos na Tabela A.2-6

**Tabela A.2-6 Equipamentos de P.A. e Armazem**

Tipo de Equipamento	Unidade	Capacidade	Fabricante	Ano
Reach Stacker	5 Unidades	70 toneladas	Ferrari	2001~2005
Top Loader	1 U.	39 toneladas	Milan	1987
Top Loader	2 U.	33 toneladas	Milan/Hyster	19987~1988
Fork Lift Truck	1 U.	15 toneladas	Milan	2002
Fork Lift Truck	1 U.	12 toneladas	Milan	2002
Pequeno Fork Lift Truck	4 U.	4 toneladas	Hyster	1991~1997
Pequeno Fork Lift Truck	6 U.	2.5 toneladas	Hyster	1993~2001
Tractor Head/Chassis				

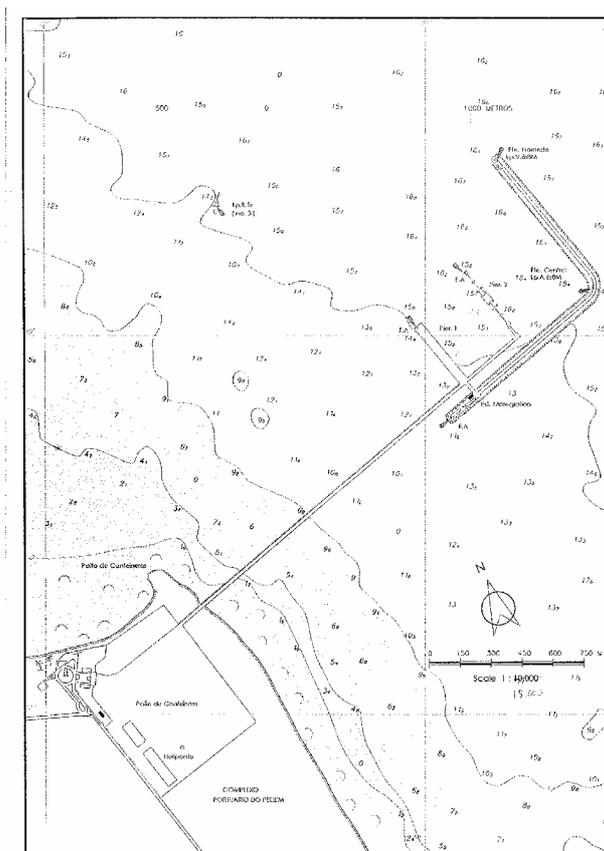
Fonte: CEARAPORTOS

#### 4) Instalações do Portão de Entrada

- Pista de Entrada 3 Faixas
- Pista de Saída 3 Faixas
- Balança (capacidade 80 toneladas) : 2 unidades

#### 5) Sistema de Segurança

O sistema de monitoramento de segurança está de acordo com o código ISPS.



**Fig. A.2-5 Esboço das Instalações do Porto do Pecém**

### A2.2.2 Empresas Operadores de Terminal de Contêiner líderes na América Latina

Os portos onde os “Operadores de Mega Terminal de Contêiner Líderes” estão operando na América do Sul e no Mar do caribe são os seguintes.

#### Huchison Port Holdings.

País	Instalação existente	Forma de Participação
Bahamas	Freeport Container Port	95% das ações em empresa operadora de terminal
Argentina	BACTSSA, Buenos Aires	100% das ações em empresa operadora de terminal
Panamá	Panama Port Co, Balboa	82% das ações em empresa operadora de terminal
	Panama Port co, Cristobal	82% das ações em empresa operadora de terminal

Fonte: Drewry Shipping Consultant e Grupo de Estudo JICA

#### APM Terminals Co.,

País	Instalação existente	Forma de Participação
Argentina	Terminal 4 SA Buenos Aires	70% das ações em empresa operadora de terminal
Jamaica	Kingston Container Terminal	Kingston Terminal Operation (JV APM Terminals / Amalgamated Stevedoring Co.) adquiriu contrato de gerenciamento de 5 anos em Fev, 2002
Venezuela	Almacenadora Conacentro SA, Puerto Cabello	Comprou um interesse de controle de uma empresa operadora de terminal, que possui uma concessão em Puerto Cabello
Brasil	TECON VI Itajai	50% das ações em empresa operadora de terminal

Fonte: Drewry Shipping Consultant e Grupo de Estudo JICA

#### P&O Ports Terminals.

País	Instalação existente	Forma de Participação
Argentina	Terminals Rio de Plata SA, Buenos Aires	53% das ações; aquisição da concessão de TPA falida aprovada in 2003

Fonte: Drewry Shipping Consultant e Grupo de Estudo JICA

#### Evergreen Terminals.

País	Instalação existente	Forma de Participação
Panamá	Colon Container Terminal	Terminal próprio operando

Fonte: Drewry Shipping Consultant e Grupo de Estudo JICA

#### Stevedore Service of America (SSA) Marine Container Terminal

País	Instalação existente	Forma de Participação
Panamá	Manzanillo International Container Terminal (MTC)	80% das ações, ganhou uma concessão para operar o terminal

Fonte: Drewry Shipping Consultant e Grupo de Estudo JICA

#### HHLA Terminal

País	Existing Facility	Forma de Participação
Argentina	Exolgan, Buenos Aires	JV entre HHLA, ITL e DEG
Venezuela	Ocamar, Puerto Cabello	Nenhum plano confirmado mas observou-se que as instalações se expandirão em associação com o Porto de Hamburg

Fonte: Drewry Shipping Consultant e Grupo de Estudo JICA

### **CSX World Terminals (CSX-WT).**

País	Existing Facility	Forma de Participação
Venezuela	CSX-WT Puerto Cabello	JV entre HL Boulton & Co.
Republica Dominicana	CSX-WT Caucedo	JV com Caucedo Development Corporation, Operacional fim2004.

Fonte: Drewry Shipping Consultant e Grupo de Estudo JICA

### **Dragodos Terminal**

País	Existing Facility	Forma de Participação
Republica Dominicana	CSX-WT Caucedo	15% das ações with CSX / Caucedo Corporation ,Operacional fim2004..

Fonte: Drewry Shipping Consultant e Grupo de Estudo JICA

### **Group TCB Container Terminal**

País	Existing Facility	Forma de Participação
Brasil	Terminal de Contêineres de Paranaguá	21% das ações em empresa operadora de terminal, contrato 25 Anos (+25 anos) de operação/investimento
Cuba	Terminal de Contedores de Habana	Operação Joint venture com Governo Cubano

Fonte: Drewry Shipping Consultant e Grupo de Estudo JICA

### A2.2.3 A Competição Internacional entre os Portos de Contêiner na América latina

Na América Latina, Há muitos portos hub internacionais, que tem vantagens geográficas. Entre eles, os cinco (5) portos de contêiner devem competir com os portos brasileiros.

#### (1) Puerto Manzanillo International Terminal (MIT) Panama

Operador de Terminal: Stevedore Service of America (SSA)

#### Instalações de Terminal

<u>1.Especificação:</u>		
Área Total		50,000
Capacidade de Armazenagem de Contêiner		27,000 TEUs (1 over 4 high)
Pátio de Reparo de Contêiner		150,000 and 13,000
Reefer Plugs		500 Pontos
Comprimento do Pier		1,240 m
Profundidade no Berço		14.0m ~ 15.0m
Berço RO/RO		Cto. 200m and Prof. 13.0m
Armazém coberto no Pier		10,500
<u>2.Equipamentos:</u>		
Guindaste de Pier		Tipo Post Panamax 8 Unidades
Guindaste de Pátio (RTGs)		Tipo Panamax 1 Unidade
Caminhão de Pátio		6 Wide + 1 Truck Lane 24 U.
Side Loader / Fork Lift		Ottawa e Capacidade 56 Unidades
CFS Small Fork Lift		With spreader 25 Unidades
		Various 7 Unidades
<u>3.Sistema informático</u>		
SSA Terminal Management system.		
Função: Reservas, Estatísticas, Operação no Portão, Controle e Planejamento do Pátio e dos Navios , e conexão EDI		
<u>4.Horário de Trabalho:</u>		
Escritório		Segunda a Sexta 08:00 ~ 17:00/Sábado 08:00~12:00
Operação de Navio		Segunda a Domingo Serviço 24 Horas
Pátio de Contêiner e Portão		Segunda a sexta 08:00 ~ 17:00/Sábado 08:00~12:00
<u>5.Sistema de segurança, de Acordo com ISPS</u>		
<u>6.Exercício Anual</u>	2003 =1,125,780 TEUs	2004=xxx

Fonte: Containerisation International Year Book e Grupo de Estudo JICA

## (2) Colon Container Terminal (CCT) Panama

Operador de Terminal: Evergreen Maritime of Panama.

### Instalações de Terminal:

<u>1.Especificação:</u>	
Área Total	370 000 (finalmente 62 000+20 000)
Capacidade de Armazenagem de Contêiner	7200 + 7000(Vazio) =14200TEUs (4 empilhados)
Pátio de Reparo de Contêiner	
Reefer Plugs	Possível
Comprimento do Pier	180 Pontos
Profundidade no Berço	612 m
Planta Elétrica	14.0m
Armazem coberto no Pier	3 Geradores (2,000kva x 3 sets). 6,000
<u>2.Equipamentos:</u>	
Guindaste de Pier	Tipo Panamax 5 Unidades
Guindaste de Pátio (Transtainer)	3 Wide + 1 Truck Lane 10 Unidades Fro
Reach Stacker / Top Lifter	Empty Container 5 Unidades
Caminhão de Pátio	Dupla roda 30 Unidades
Carreta de Pátio	20' / 40' 75 Unidades
<u>3.Sistema informático :</u> programa excelente, sistema de controle em tempo real, Função: operação de terminal, planejamento e alocação do Pátio, controle de planejamento de navio, operação no portão, atividade da bacia de navio e planejamento da baía, sistema de informação conectado EDI.	
<u>4.Horário de Trabalho:</u>	
Escritório	Segunda a Sexta 08:00 ~ 17:00/Sábado 08:00~12:00
Operação de Navio	Segunda a Domingo Serviço 24 Horas
Pátio de Contêiner e Portão	24 Horas quando necessário
<u>5.Sistema de segurança de Acordo com ISPS</u>	
<u>6.Exercício Anual</u>	2003 =282337 TEUs   2004=332161 TEUs

Fonte: Containerisation International Year Book e Grupo de Estudo JICA

### (3) Kingston Container Terminal (KCT), Jamaica

Operador de Terminal: APM Terminals (Jamaica Ltd)

#### Instalações de Terminal:

<u>1.Especificação:</u>	
Área Total	820,000 m <sup>2</sup>
Capacidade de Armazenagem de Contêiner	10,188 TEUs
Pátio de Reparo de Contêiner	
Reefer Plugs	Possível
Comprimento do Pier	776 Pontos
Profundidade no Berço	1 220 m
Berço RO/RO	14.5 m
Armazém coberto no Pier	Cto. 423m / Prof. 12.6m
	Possível
<u>2.Equipamentos:</u>	
Guindaste de Pier	Tipo Post Panamax 4 Unidades
Equipamento de Pátio	Tipo Panamax 10 Unidades
	Straddle Carrier 50 Unidades Reach
Caminhão de Pátio	Stacker 2 Unidades
	Vários 22 Unidades
Carreta de Pátio	
Pequenos Fork Lift de armazem	20' / 40' 54 Unidades
	2.3 tons ~3.5 tons 32 Unidades
<u>3.Sistema informático : Hard Ware e Soft Ware</u>	
IBM AS 400, Software COSMOS, GDPS, CMMS, CICS	
Função: Planejamento de Operação de Navio, Planejamento de alocação de Pátio, Gerenciamento do Equipamento e Manutenção, Sistema de Controle e Relação de Contêiner e Sistema de Conexão EDI.	
<u>4.Horário de Trabalho:</u>	
Escritório	Segunda a Sexta 08:00 ~ 16:00
Operação de Navio	Segunda a Domingo Serviço 24 Horas
Pátio de Contêiner e Portão	Segunda a Sexta 08:00 ~ 16:00
<u>5.Sistema de segurança</u>	
24 Horas CCTV e equipamento Raio "X" instalado, Requisitos para segurança portuária e marítima como estabelecida pela Guarda Costa dos EUA e IMO.	
<u>6.Exercício Anual</u>	2003=1137798 TEUs
	2004=925218 TEUs

Fonte: Containerisation International Year Book e Grupo de Estudo JICA

#### (4) Bahama Free Port Terminal, Bahama

Operador de Terminal: Freeport Container Port.

##### Instalações de Terminal:

<u>1.Especificação:</u>	
Área Total	490,000
Capacidade de Armazenagem de Contêiner	18,000 TEUs
Capacidade de Armazenagem de Contêiner Vazio	Possível
Reefer Plugs	
Comprimento do Píer	225 Pontos
Profundidade no Berço	1 036m
Armazém coberto no Pier	15.5m
Instalação ferroviária	
distante de 1 km, Terminal em construção	
<u>2.Equipamentos:</u>	
Guindaste de Pier	
Guindaste móvel de porto (Capacidade 120t)	Tipo Super Post Panamax 7 Unidades
Sistema de Equipamento de Pátio	Equipamento de apoio 2 Unidades
Reach Stacker / Top Lifter	Straddle Carrier 50 Units
Caminhão/Carreta	Para Contêiner Vazio 3 Unidades
CFS Small fork Lift Truck	Vários n/a
	Vários n/a
<u>3.Sistema informático :</u>	
Hardware: Sistema de rede de PCs. Software: Neptune, Presma, Sistema de Contabilidade Read-world.	
<u>4.Horário de Trabalho:</u>	
Escritório	Segunda a Sexta 07:00 ~ 17:00
Operação de Navio	Segunda a Domingo Serviço 24 Horas
Pátio de Contêiner e Portão	Segunda a sexta 17:00 ~ 23:00/Sábado 07:00~15:00
<u>5.Sistema de segurança de Acordo com ISPS</u>	
<u>6.Exercício Anual</u>	2003 = 1057879 TEUs
	2004 =

Fonte: Containerisation International Year Book e Grupo de Estudo JICA

**(5) Puerto Cabello, Venezuela**

Operador de terminal: CSX World Terminal Ltd.

**Instalações de Terminal:**

<u>1.Especificação:</u>		
Área Total		102,000 m <sup>2</sup>
Capacidade de Armazenagem de Contêiner		8,000 TEUs
Capacidade de Armazenagem de Contêiner Vazio		Possível
Reefer Plugs		
Comprimento do Pier		136 Pontos
Profundidade no Berço		600m
Armazém coberto no Pier		11.5m ~ 1 2,000
<u>2. Equipamentos:</u>		
Guindaste móbile		For Vessel Operation 2 Unidades
Equipamento de Pátio (RTGs)		6 Lane + 1 Truck lane 5 Unidades
Reach Stacker Capacidade 42 t		Unit cheia e vazia 4 Unidades
Caminhão/Carreta de Pátio		20' / 40' 30 Jogos
Pequenos Fork Lift Trucks de Armazém		Vários n/a
<u>3.Sistema informático :</u> n/a		
<u>4.Horário de Trabalho:</u>		
Escritório		Segunda a Sexta ~
Operação de Navio		Segunda a Domingo Serviço 24 Horas
Pátio de Contêiner e Portão		Segunda a Sexta ~
<u>5.Sistema de segurança de Acordo com ISPS</u>		
<u>6.Exercício Anual</u>	2002 = 506,106 TEUs	2004 = 380,039 TEUs

Fonte: Containerisation International Year Book e Grupo de Estudo JICA

## A2.2.4 Portos vizinhos na Região Nordeste

### (1) Porto do Itaqui (Maranhão)

#### 1) Instalações Portuárias

##### Comprimento de Berço (Total 6 Berços e Comprimento 1 677m)

Berço No.	Comprimento (m)	Profundidade (m)	Carga Movimentada
No-101	239	9,0	Carga Geral & Reparos
No-102	239	10,5	Maquinaria e Produtos do Ferro
No-103	239	14,0	Carga Granel Sólido
No-104	200	14,0	Cocentrado de Cobre em Granel
No-105	280	18,0	Minério de Ferro e Soja
No-106	480	19,0	Carga Granel Líquido

##### Movimentação de Carga 2004

Porto do Itaqui	ALUMAR	Rio Doce	Total
7.70 Milhões t	1.15 Milhões t	25.0 Milhões t	33.85 Milhões t

Fonte: Brochura do Porto

#### Tabela A.2-7 Movimentação de Cargas Principais

Tipo de Carga	Modo	2002	2003	2004
Soja	Exportação	649780	940965	1670000
Minério de Ferro	Exportação	4,621,017	3,351,579	
Ferro bruto	Exportação	2033318	2174982	
Pelotas	Exportação	193256	2074445	
Manganês	Exportação	726993	767235	
Alumínio	Exportação	236874	206803	
Fertilizantes	Importação	209905	295713	
Outros	Exp/Imp	168353	181411	
Total	Exp/Imp	13993862	14663909	

Fonte: Brochura do Porto

#### 2) Atracações de Navios por Ano

2002: 548 Navios

2003: 563 Navios

2004: 500 Navios

#### 3) Equipamentos

- Minério de ferro e soja: Correia coberta 1 unidade  
Eficiência: Minério de ferro 4 000 t/hora  
Soja 1 200 t/hora
- Concentrado de Cobre: Correia coberta 1 unidade  
Eficiência: 500/600 t/hora

- Carregador Conectado por Correia coberta 1 unidade

### 3) Armazenagem dos Grãos

Capacidade dos Silos	27,200t
Silos: 4 silos e silos 12	2 unidades
Armazém	1 Ridge
Tanques de Granel Líquido	210000 m <sup>3</sup> 50Tanques

### 4) Cobranças do Porto Média de US\$ 8,000 (cf Tarifário)

Estivagem	Sistema de Negociação Individual (Mais custos de Mão-de-obra)
-----------	---

### 5) Horário de Trabalho Dias de trabalho por ano: 363 dias

Folgas	1° de Jan (Ano Novo) 25 Dez. (Natal)
--------	---

### 6) Horas de serviços de Operação de Carga: 24 horas por dia

### 7) Projetos de Expansão Futura (Porto do Itaqui)

#### Plano de expansão do Berço

- Localização: Final dos Berços No-101 e 108
- Berço No-1 Final Sul para expansão de 100m , profundidade 10.0m (Berço No-100 and 72,000 m<sup>2</sup> de área de pátio)
- Berço No-3~4 Apropriação da retroárea de 7.5 ha Para desenvolvimento de Novo Silo
- Berço No-6 Noroeste final para expansão de 400m, profundidade 19.0m (Berth No-108)

#### Plano de construção de Armazém

- Localização: Berços 102 e 103 Retroárea
  - Etapa No-1: Capacidade 45 000 t x 2 Silos = 90 000 t
  - Etapa No-2: Capacidade 60 000 t x 2 Silos = 120 000 t
  - Etapa No-3: Capacidade 60 000 t x 3 Silos = 180 000 t

## (2) Píer Ponta da Madeira (Maranhão)

Operador de Terminal: Companhia Vale do Rio DOCE (CVRD)

### 1) Instalações:

- Comprimento do Berço (Tipo Jetty com poste dolphin): n/a
- Profundidade: 21,5m
- Jetty com poste dolphin; capacidade maxima de navios: 365 000 DWT

- Pier No-1 Carregador com Correia coberta: Capacidade: 16,000t/horas
- Pier N0-3 Carregador com Correia coberta : Capacidade: 8,000t/hora
- Silo de Grão: Capacidade: 25 000t

#### Movimentação de Carga e Número de Navios atracados

	Minério de ferro	Manganês	Pelotas de ferro	Total	No de Navios
2002	45 965 087	618 610	275 151	46 858 848	274
2003	47 027 033	678 177	1 571 797	49 277 007	286

Fonte: Brochura do Porto

### (3) Píer Ponta da Madeira Alumar (Maranhão)

Operador de Terminal: ALUMAR

#### 1) Instalações

- Comprimento e Largura do berço: 252m / 19.6m
- Profundidade (Berço): 10.5m
- Canal de Acesso: 21.5m
- Descarregador de Carga Tipo Clamshell: 1,200/t/hora
- Jetty com poste dolphin capacidade máxima navios tipo handy (80,000DWT)
- Guindaste descarregador com correia coberta (Capacidade N/A) 1 unidade

#### Movimentação de Carga e Número de Navios atracados

	Coque	Soda	Alumínio	Bauxita	No de Navios
2002	386 397	204 830	621 057	2 876 979	133
2003	284 158	185 890	660 393	3 342 183	142

Fonte: Brochura do Porto

### (4) Porto de Salvador (Bahia)

Operador de Terminal: Wilson, Sons Container Terminals (TECON Terminal)

#### 1) Instalações do Porto

- Cais Comercial No-201 ~ 204, Comprimento total:
- Novo Píer No-205 ~ 208, Comprimento total:
- Píer de Dez Metros No-300 e 610, ( Berço Contêiner), Comprimento total: 410m
- No-611, ( Berço transportador convencional), comprimento total: 220m
- No-612, ( Berço Ro/Ro)

### Produtividade Média de Movimentação de Carga e Número de Navios

	2000	2001	2002	2003	2004
Taxa de ocupação de berço	25%	235	26%	32%	n/a
Média de navios atracados por berço/dia	1.44	1.09	1.13	1.22	n/a
Volume médio de Carga movimentada e Produtividade por Ano					
Carga Break Bulk (t)	88	92	96	101	n/a
Contêiner (Units)	14.0	15.3	25.0	26.0	n/a

Fonte: relação do pessoal do porto

#### 2) Terminal de Container Wilson, Sons (TECON Terminal)

- Propriedade da Instalação: Arrendamento a Longo prazo do Governo
- Operador de terminal: TECON Salvador

#### 3) Terminal de Container

- Berço de 10 meters No-300 and 610

##### a). Instalações;

- Área total: 74 000 m<sup>2</sup>
- Comprimento de Berço (2 Berços): 420 m
- Profundidade: 10.00 m
- Capacidade de Armazenagem: 2,200 TEUs
- Armazém coberto(CFS): 4,000 m<sup>2</sup>
- Instalações no Portão (entrada/saída): 2 Lanes
- Reefer Contêiner Plugs: 324 Plugs
- Balança (60 t): 1
- Instalação para treinamento dos Funcionários

##### b). Manutenção do Canal e do Mur do Berço

Responsabilidade pela manutenção do canal: Autoridade do Porto

##### c). Equipamentos

- Guindaste de Píer ( Tipo Panamax): 2 Unidades
- RMGs (Guindaste sobre trilhos): 2 Unidades
- Reach Stacker (Capacidade 42 t): 7 Unidades
- Empilhadeira de Garfo: 3 Unidades
- caminhão:
- Sistema Informático(Hard ware = DELL windows)

(Soft ware = software próprio)

**4) Navios atracados por Mês (média):** 50 Navios/Mês

15 Armadores concluíram um acordo ( incluindo cabotagem)

**Exercício de Movimentação de Contêiner**

	1999	2002	2003	2004
Exercício	54 000 Units	134 664 TEUs	169 092 TEUs	120 000 units
Produtividade	11 Units/Hr	n/r	n/r	25 units/Hr
Produtos Aceiros	n/r	n/r	n/r	250,000tons

Fonte: Brochura do Porto

**5) Permanência Média de container Cheio no Pátio**

- Contêiner Importação: 10 ~15 Days
- Contêiner exportação: 3 ~ 5 Days

**6) Horário de Trabalho do Pessoal do Terminal**

Administração: Segunda~ sexta, de 08:00 a 18:00

**Plano de plantão de Trabalho**

Modo	1 turno	2 turno	3 turno	4 turno
Operação de navio	01:00~07:00	07:00~13:00	13:00~19:00	19:00~01:00
Operação portão	01:00~07:00	07:00~13:00	13:00~19:00	19:00~01:00
Operação armazém coberto CSF	se necessário 24 horas			

Source: Hearing by Port Staff

**Composição da equipe - Contêiner-**

Tipo de cargo	Número	Remarcas
Supervisor	1 homemn	Administração
Operador de Guindaste	1 homem/motoristar	
motorista do Equipamento de Pátio	1 unidade/motorista	
Motorista de Caminhão	4 unidades/motorista	Opera entre correia/patio
Lashing/Unlashing Labour	8 homens	no Navbio e o Píer
agente de registro	1 man	checar as units e os Selos

Fonte: relação do pessoal do porto

## 7) Operação de navio

- Pessoal de operação de navio (e.g. sinalizadores, Lashing labour, e operados de guindaste): membros de União
- Operação de Pátio (e.g. Operador de guindaste de pátio, Motorista de Caminhão, e pessoal de patio extra): membros empregados pelo Terminal

## 8) Plano de Expansão futura

Nova apropriação do Berço No-611, final norte da superfície, área total 400m x 375m = 150,000 m<sup>2</sup>, e profundidade -14.0m.

### (5) Porto de Aratu (Bahia)

Operador de Terminal: PETROBRAS and CODEBA

#### 1) Instalações do Porto

- Canal de entrada: Distância: 3,2 km ao largo  
Largura: 180m  
Profundidade: 18.0m.

#### Instalações para granel sólido (2004)

Berço No.	comprimento	Prof.	Max Capacidade	tipo Carga
Berth No-101,	230,00m	10,40m	100000t/Berço	granel sólido
Berth No-102	186,00m	9,60m	100000t/Berço	granel sólido
Berth No-103	200,00m	9,00m	n/a	granel sólido

Fonte: Brochura do porto

#### Instalações para granel líquido (2004)

Berço No.	comprimento	Prof.	Max Capacidade	tipo Carga
Berth No-201	210,00m	15,0m	25000tons/Berço	granel líquido
Berth No-202	210,00m	10,60m	35000tons/Berço	granel líquido
Berth No-203	70,00m	7,40m	n/a	granel líquido

Fonte: Brochura do porto

- Armazém para Carga Granel Sólido
- 50m x 200m (Capacidade 40000tons): 10000 m<sup>2</sup>
- Pátio Carga Geral: 31179 m<sup>2</sup>

#### 2) Equipamentos

Píer No-1: 1 unidade de descarregador de carga granel capacidade 25 t  
1 sistema a correia , capacidade 970 t/hora  
Silo capacidade 600 t

Pier No-2: Lança de carregamento de carga granel líquido de 25m e capacidade 16 t

### 3) Distância da area urbana (por estrada)

Aratu Port para Salvador (área urbana):	50 km
Aratu Port para Pólo Petro. (área industrial):	30 km
Aratu Port para Cia (área industrial):	27 km

### 4) Movimentação de Carga e Número de Navios (2004)

No de Berço	No de Navios atracados	Volume de carga	Sub Total
Berço No-101,	50 Navios	1081336t	granel sólido 2135235 t
Berço No-102	43 Navios	446924t	
Berço No-103	49 Navios	606975t	
Berço No-201	164 Navios	885088t	granel Líquido 4557325 t
Berço No-202	193 Navios	1403569t	
Berço No-203	357 Navios	2268668t	
Total	856 Navios	6692560t	

Fonte: Brochura do porto

### (6) Porto do Recife (Pernambuco)

Operador de Terminal : Porto do Recife

#### 1) Instalações:

- Berço No-01 and No-09, Movimentação de Trigo e Milho
- Berço No-01 Comprimento / Profundidade 10,0m com silo de capacidade 25 000 t
- Berço No-09 Comprimento / Profundidade 9,0m com silo de capacidade 23500 t
- Berço No-04 Comprimento / Profundidade 11,0m com silo de capacidade 22000 t
- Berço No-00, Movimentação de Açúcar
- Berço No-00 Comprimento / Profundidade 10,0m com espaço de armazenagem de 200000t
- Pátio de Contêiner (Asfaltado): 75000 m<sup>2</sup>
- Capacidade de armazenagem de Contêiner: 10,000 units

### Detalhes da Capacidade de Armazenagem

Site	Dimensão	Área (m <sup>2</sup> )	Site	Dimensão	Área (m <sup>2</sup> )
01	90,0m x 19,8m	1 789,20	05	150,0m x 50,0m	5507,00
03	140,7m x 20,3m	2861,5	06	150,0m x 50,0m	7507,00
07	105,7m x 19,5m	2055,86	08	95,5m x 19,4	1847,9
09	105,6m x 19,6m	2069,7	10	100,9m x 19,6m	1976,6
11	100,3m x 19,6m	1966,9	13	85,7m x 19,5m	1666,5
14	85,3m x 19,5m	1658,0	15	85,6m x 19,2m	1643,7
16	150,3m x 24,3m	3656,0	17	185,4m x 38,7m	71175,4
18	150,0m x 40,0m	6004,5	Total Space: 51385,83 m <sup>2</sup>		

Fonte: Brochura do porto

- Capacidade de Armazenagem carga Geral: 51400 m<sup>3</sup>
- Capacidade do Armazen de Açucar: 180000 t  
(Abilidade de recepção 500ts /hora Abilidade de carregamento 1,000t/hora)
- Capacidade do Silo de Grão
- Capacidade do Silo (Para Malt): 22500 t
- Capacidade do Silo(Para Grão): 25000 t
- Capacidade de tancagem líquido
- Tanque de Armazenagem de petroleo (Planejamento): 60000 t

## 2) Equipamentos

- Guindaste de Píer (Capacidade 30 t): 1 Unidade
- Trans-tainer (RTGs) 1 Unidade
- Reach Stacker (Capacidade 40 t) 1 Unidade
- Fork Lift carga pesada (Capacidade 37 t) 2 Unidades
- Caminhão e carreta (156 Hp) 3 Unidades

### Movimentação de carga anual (de 2000 a 2004)

	Modo	2000	2001	2002	2003	2004
Carga estrangeira	Importação	396258	468327	475739	756566	545069
	Exportação	386623	634202	551341	539043	905562
Carga	Para I	315874	252656	40340	402620	128865
	Para O	68225	93664	32397	173721	26938
Carga Mercosul	Importação	1188612	617595	429595	512250	609931
	Exportação	1,141	12,404	94	10,305	10634
Total		2356723	2079001	1529506	2394505	2226999

Fonte: Brochura do porto

**Movimentação Annual de Contêiner (de 2000 ~ 2004) por TEU**

	Modo	2000	2001	2002	2003	2004
Contêiner estrangeira	Importação	324	1781	542	12750	853
	Exportação	7	230	60	5773	96
Contêiner Nacional	Para I	9658	10416	1331	15099	2011
	Para O	12677	15078	2347	21289	2729
Contêiner Mercosul	Importação	4427	3706	1224	2052	122
	Exportação	156	40	8	175	17
Total		27249	31251	5512	57138	5828

Incluindo contêiner vazio

Fonte: Brochura do porto do Recife S.A.

**Número Annual de Navios Atracados por Rota de Serviço**

	2000	2001	2002	2003	2004
Navio Nacional	188	147	120	204	250
Navio Nacional	177	191	162	249	191
Navio Mercosul	91	55	38	52	41
Total Navios atracados	456	393	320	505	482

Fonte: Brochura do porto

**(7) Porto de Suape (Pernambuco)**

Operador de Terminal: TECON SUAPE (ICTSI das Filipinas)

**1) Instalações do Porto:**

- Canal de Acesso: 390m largo /16,5m de Profundidade
- Comprimento do Berço de Contêiner (2 Bertços): 660m
- Profundidade: 15,5m
- Pátio de Contêiner (incluindo area de planejamento): 280000 m<sup>2</sup>
- Capacidade de Pátio de Contêiner: 1232 TEUs
- Pátio de Contêiner Vazio: 34000 m<sup>2</sup>
- Acesso direto à Rodovia principal e Ferrovia da região
- Reefer Contêiner Plugs: 520 Pontos
- Canal de Acesso (Externo): 18,0m
- (Interno): 16,0m

**2) Equipamentos:**

- Guindaste de Píer (Tipo Panamax Capacidade 40t): 2 Unidades

- Guindaste de Pátio (RTGs Capacidade 35 t): 2 Unidades
- Reach Stacker (Capacidade 45 t): 5 Unidades
- Top Lifter (Capacidade 35 t): 4 Unidades
- Side Loader para container vazio: 3 Unidades
- Fork Lift Truck (Capacidade 7.5~2.5t): 2 Unidades
- balança (Capacidade 60t): 1

### 3) Movimentação Annual de Carga e de Contêiner:

Tipo de Carga	2002	2003	2004	2005
Contêiner (TEUs)	108955	*120000	*140000	:20% aumento
Carga Granel Sólido				
Carga Granel Líquido				
Miscelânea				

\*Estimativa de valores:

Fonte: Brochura do Porto

### 4) Sistema de Comunicação e de Informação:

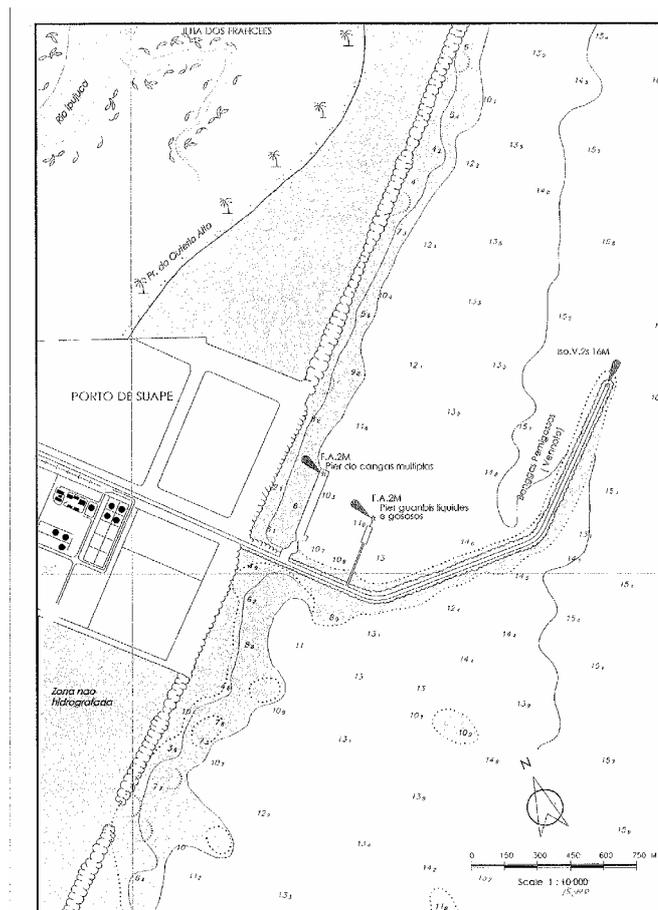
Sistema do Terminal de Contêiner integrado ao software SPARCS/NAVIS planejamento e controle de operação de pátio e navio.

### 5) Horário de trabalho:

- escritório da Administração: Seg ~ Sex 08:00 ~ 17:00
- Operação de Navio: Seg ~ Dom Serviço 24 horas
- Operação no Portão: Seg ~ Dom 08:00 ~ 23:00

### 6) Expansão Futura de Equipamento de Movimentação de Contêiner (fim de 2005):

- Guindaste de Píer ( tipo Post Panamax 60 t): 2 Unidades
- RTGs (Capacidade 40 t 77' ): 2 Unidades



**Fig.A1.2 Esboço da Instalação do porto de Suape**

**(8) Porto de Fortaleza (Mucuripe) (Ceará)**

- Operador de Terminal: Porto do Mucuripe
- Canal de acesso a aproximadamente 1200m de distância off shore 100m em largura e uma profundidade de 11m.

**1) Instalações do Porto**

Berço No.	Comprimento	Profundidade	Remarcas
Berço No - 1	106m	5,00m	pequenos navios costeiro
Berço No-2	150m	7,00m	Navios costeiros
Berço No-3	170m	10,00m	carga de container e carga geral carga granel sólido. Tamanho Máx: Até 8,3m dependendo da maré.
Berço No-4	530m	10,00m	
Berço No-5	160m	10,00m	
Berço Jetty interno	90m	11,00m	Berço de carga Granel Líquido /Capacidade Máxima 34000/54000dwt
Berço externo Jetty	90m	12,00m	
Berço de Ancoragem	300m dia	10~11m	2 x Maneuvering Area
Comprimento total de berço	1054m		

Fonte: Brochura do porto

## 2) Instalações de Armazenagem de Carga

Instalação	Especificação	Remarcas
Armazem (5 Unidades)	30000 m <sup>2</sup>	Carga Geral x 2 /Carga Granel x 3
Pátio de Contêiner	110000 m <sup>2</sup>	Capacidade 4000TEUs
Pátio aberto		
Silos de Grão (2 )	1183500 tons	Trigo 80000 + 38350
Liquid Bulk	215000m <sup>3</sup>	9 Tanques

Fonte: Pessoal do Porto

## 3) Equipamento de Movimentação de Carga

- Descarregador de Píer 1
- Torre de sução pneumática (capacidade 120 t/hora) 2 Tubos
- Tubovia 865m
- Guindaste Móbile (capacidade 50 t) 1 unidade
- Reach Stacker (capacidade 35 t) 1 unidade
- fork lift truck ou top lifter (capacidade: 30t): 1 unidade
- (capacidade: 7/5t): 3 unidades
- fork lift truck (várias capacidade): 20 unidades

## 4) Movimentação annual de Contêiner

### Movimentação de Contêiner por TEUs (2000 ~ 2004)

	Unit nacional	Unit Estrangeira	Total
2000	25900	43130	69030
2001	29453	55136	84589
2002	39097	33404	72501
2003	39807	33556	73363
2004	n/a	n/a	n/a

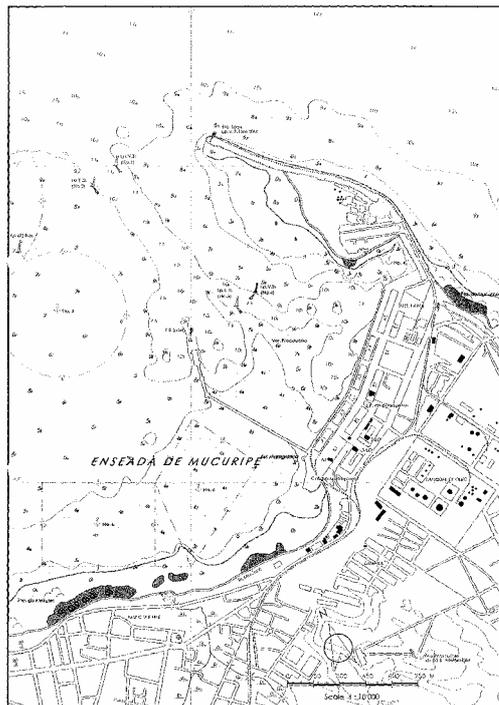
Fonte: Brochure do Porto

## 5) Horário de Trabalho

		Segunda ~ Sexta	Sábado	Domingo/ Feriado
Escritório (Administration)		08:00 ~ 17:00	Fechado	Fechado
operação de Navio	1° Turno	07:00~17:00	Disponível a qualquer hora quando requerido por armador/agente.	
	2° Turno	19:00~23:00		
	3° turno	00:00~04:00		
Portão		24 hours se requerido		

Nota: Feriado: 25 de dez. Natal, 1° de Janeiro Ano Novo.

Fonte: Pessoal do Porto



**Fig. A.2-6** Esboço da Instalação do porto de Fortaleza ( Mucuripe)

### A2.2.5 Tarifário dos principais serviços

#### (1) Custo de Serviço de Operação (Unidade: R\$)

Direitos de Cais-1 (Uso de infra-estruturas, acesso ao porto/canal e bacia e berço)		
a.	Movimentação de Carga Geral	1,68/t
b	Movimentação de Carga Granel Sólido	2,20/t
c	Movimentação de Contêiner Cheio	27,12/unit
d	Movimentação de Contêiner Vazio	13,92/unit
e	Movimentação de Carga Granel Líquido	0,39/t

Direitos de Cais-2 (Uso de Instalações do terminal)		
a	Carga Geral	1,20/t
b	Carga Granel Sólido	1,10/t
c	Contêiner Cheio (por unit)	14,33/unit
d	Contêiner Vazio (por unit)	5,87/ unit

Custo de Serviço de armazenagem (por período de 10 dias)		
a	Armazenagem no pátio aberto	1,01/t
b	Armazenagem coberto	1,47/t
c	Contêiner Cheio (Pátio asfaltado)	41,35/unit
d	Contêiner Vazio (Pátio asfaltado)	6,20/unit

Pagamento da isenção

-10 dias para contêiner cheio e 15 dias para contêiner vazio

**(2) Custo de Serviço Anexo**

Custo de Lavagem interna de Contêineres			
a	Produtos Marinos	20'	14,40/unit
		40'	18,00/unit
b	Carga Perigosa	20'	28,80/ unit
		40'	32,40/ unit
Re-Movimentação de Contêiner para Inspeção			
	Produtos Marinos / Carga Perigosa	Por unit	7,20/ unit
Re-Movimentação de Contêiner para balança			
a	Movimentação de Contêiner cheio /vazio	Por unit	9,60/ unit
Inspeção/Retorno de Artigo de Amostragem ou Recolocação para Contêiner			
a	Remoção do contêiner para amostragem	Por unit	3,00/ unit
b	Remoção do contêiner para uso de equipamento especiais	Por unit	3,60/ unit
Lavagem interna de Contêiner com			
a	Uso de produtos químicos	20'	6,00/ unit
b	Uso de produtos químicos	40'	10,80/ unit
c	Uso de água doce	20'	1,80/ unit
d	Uso de água doce	40'	3,60/ unit
e	parte interna do contêiner por varredura		0,90/ unit
f	re-selagem de Contêiner cheio		0,60/selo
custo de re-movimentação de Contêiner no pátio			
a	Re-Posicionamento no pátio.		3,60/ unit
b	baldeação de Contêiner de Carreta/ ferrovia		3,60/ unit
Carga/descarga de Contêiner de/para Caminhão			
d	Para carreta (chassis)		13,20/ unit
e	Para Plataforma		9,00/ unit
f	Inspeção visual de contêiner a pedido do usuário		1,80/ unit
Inspeção Geral de Contêiner Cheio			
a	20' contêiner		21,60/ unit
b	40' contêiner		27,00/ unit
Inspeção de carga especial perigosa ou reefer			
q	20' contêiner		42,60/ unit
b	40' contêiner		48,60/ unit

**(3) Custos Miscelâneas**

Fornecimento de Energia elétrica para Contêiner reefer		
a	para reefer (por unit)	34,49/dia
b	Multa de carga sobre peso	0,27/t
Multa de Uso de Equipamento		
a	Sem operador (mínimo 4 horas)	235,00/hora

**(4) Preço Máximo coletado pelo Serviço Credenciado**

Custo de Serviço de Operação		
Custo de Carga/Descarga de Contêiner		
	Contêiner Cheio por unit	350,00/unit
	Contêiner Vazio por unit	160,00/ unit
Custo de Re-Movimentação deContêiner		
	Contêiner Cheio por unit	350,00/ unit
	Contêiner Vazio por unit	160,00/ unit
Custo de Transbordo de Contêiner		
	Dois Movimentos por unit	540,00/ unit
Posicionamento de Contêiner Positioning para stuffing/unstuffing de Carga		
	20' contêiner	240,00/ unit
	40' contêiner	300,00/ unit
Posicionamento de Contêiner para stuffing/unstuffing de Carga Perigosa		
	20' contêiner	480,00/ unit
	40' contêiner	540,00/ unit
Posicionamento de Contêiner para stuffing/unstuffing de Carga para Inspeção		
	por contêiner	120,00/ unit
Remoção de Contêiner para Pesagem		
	por contêiner	160,00/ unit
Bens de Amostragem para retorno e/ou Substituição		
	1° alta estiva de contêiner sem uso do equipamento para lugar de estiva	50,00/ unit
	2° alta estiva de contêiner sem uso do equipamento para lugar de estiva	60,00/ unit
Lavagem de Contêiner com produtos químicos e água doce		
	20' contêiner (produtos químicos)	100,00/ unit
	40' contêiner (produtos químicos)	180,00/ unit
	20' contêiner (água doce)	30,00/ unit
	40' contêiner (água doce)	60,00/ unit
Custo de plugging e monitoramento de reefer		
	por contêiner	15,00/ unit
Custo Varredura de contêiner		
	por contêiner	15,00/ unit
Custo de Re-selagem de Contêiner		
	por unit	10,00/selo
Re-posicionamento de Contêiner no Pátio		
	por contêiner	60,00/ unit
Atração / Desatracação para navios		
	por navio	500,00/navio

Fonte: Tarifário CEARAPORTOS

### Apêndice 3.2 Distribuição Mensal da Frequência de Altura e Período de Ondas, e Altura de Ondas e Direção

Jan

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
3<=										
3-4										
4-5			0.6%	0.8%	0.1%					1.5%
5-6			0.6%	4.7%	1.9%	0.1%				7.3%
6-7		0.4%	1.1%	2.9%	2.9%	0.5%				7.7%
7-8		1.2%	6.0%	3.2%	2.0%	0.7%	0.1%			13.1%
8-9			4.8%	2.3%	0.1%					7.3%
9-10		0.8%	5.5%	8.4%	2.0%	0.2%				17.0%
10-11		0.1%	1.3%	4.3%	0.8%	0.1%				6.7%
11-12		0.1%	1.3%	3.7%	0.6%					5.7%
12-13		0.2%	1.6%	1.5%	0.6%					4.0%
13-14		0.1%	2.8%	3.7%	0.2%					6.9%
14-15			3.6%	4.4%	1.4%	0.2%				9.7%
15-			4.3%	6.8%	1.8%	0.2%				13.1%
Total		2.9%	33.5%	47.0%	14.3%	2.2%	0.1%	0.0%		100.0%

Jan

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
N			0.0%	0.1%						0.1%
NNE			0.7%	4.8%	7.7%	1.3%				14.5%
NE		1.6%	20.4%	24.8%	5.2%	0.8%				52.8%
ENE		0.6%	6.1%	6.4%	1.9%	0.1%				15.1%
E			1.9%	5.3%	3.6%	1.1%	0.1%			11.9%
ESE			0.2%	2.7%	2.3%	0.2%				5.5%
SE										
SSE										
S										
Total		2.9%	33.5%	47.0%	14.3%	2.2%	0.1%			100.0%

Feb

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
3<=										
3-4										
4-5			0.8%	1.1%	0.1%					2.0%
5-6		0.1%	2.4%	6.2%	3.0%	0.1%				11.8%
6-7		0.2%	1.5%	2.7%	2.4%	0.6%				7.5%
7-8		0.4%	3.6%	3.8%	2.0%	0.2%				10.0%
8-9		0.8%	4.2%	4.0%	0.2%					9.3%
9-10		1.8%	10.2%	11.1%	1.7%					24.7%
10-11		0.4%	3.0%	1.7%	0.5%					5.5%
11-12		0.1%	3.9%	3.4%	0.5%					8.0%
12-13		0.1%	1.8%	2.9%	1.5%	0.1%				6.4%
13-14		0.5%	2.0%	2.6%	0.7%	0.1%				5.9%
14-15		0.0%	1.3%	2.5%	0.2%	0.1%				4.2%
15-		0.4%	1.1%	2.0%	0.7%	0.5%	0.1%			4.8%
Total		4.8%	35.8%	44.0%	13.6%	1.8%	0.1%			100.0%

Feb

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
N				0.2%		10.1%	1.0%			11.3%
NNE			0.4%	7.6%	7.3%	3.4%	0.8%			19.5%
NE		3.4%	19.3%	23.5%			0.1%			46.4%
ENE		0.8%	4.3%	3.4%						8.6%
E		0.1%	2.9%	5.6%						8.6%
ESE			1.5%	4.2%						5.7%
SE										
SSE										
S										
Total		4.4%	27.9%	36.7%	0.0%	0.0%	0.1%	0.0%		100.0%

Mar

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
3<=										
3-4										
4-5		0.1%	1.5%	0.2%	0.2%					2.0%
5-6			2.1%	4.5%	1.3%	0.3%				8.3%
6-7		0.5%	2.6%	3.7%	1.8%	0.3%				9.0%
7-8		1.9%	9.5%	4.7%	0.8%					17.0%
8-9		1.6%	5.9%	1.9%	0.1%					9.5%
9-10		1.2%	3.9%	1.3%	0.1%					6.6%
10-11		0.4%	1.5%	0.6%	0.0%					2.5%
11-12		1.3%	5.9%	2.2%	0.4%					9.8%
12-13		0.2%	3.8%	2.9%	0.1%					7.1%
13-14		0.2%	2.5%	3.4%	1.4%					7.6%
14-15		0.1%	3.7%	4.0%	1.2%	0.6%				9.7%
15-		0.2%	4.0%	4.9%	1.6%	0.1%	0.1%			11.0%
Total		7.8%	47.1%	34.6%	9.1%	1.3%	0.1%			100.0%

Mar

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
N						0.1%				0.1%
NNE			0.6%	8.4%	6.6%	1.6%	0.4%			17.6%
NE		3.9%	27.9%	16.3%	2.9%	0.3%				51.3%
ENE		3.0%	6.7%	4.2%	0.9%		0.1%			14.9%
E		0.2%	3.0%	5.5%	1.8%	0.3%				10.8%
ESE			1.1%	2.1%	1.7%	0.3%				5.3%
SE										
SSE										
S										
Total		7.8%	47.1%	34.6%	9.1%	1.3%	0.1%			100.0%

Apr

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
3<=										
3-4										
4-5			0.3%	1.5%	1.0%	0.2%				3.0%
5-6		0.1%	2.6%	6.4%	2.5%	0.8%				12.4%
6-7	0.1%	0.1%	1.0%	1.7%	3.9%	2.8%	0.3%	0.1%		10.0%
7-8		0.1%	3.7%	8.2%	4.4%	1.0%	0.2%			17.6%
8-9			2.1%	4.7%	2.6%	0.3%				9.7%
9-10	0.1%		1.4%	5.5%	3.0%	1.7%	0.1%			11.7%
10-11		0.1%	0.5%	1.7%	0.9%	0.5%				3.7%
11-12	0.1%		1.8%	3.3%	1.0%	0.1%				6.3%

Apr

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
N										
NNE	0.1%		2.4%	4.3%	1.8%	0.5%				9.2%
NE	0.2%	0.3%	9.8%	23.9%	11.4%	3.2%	0.3%			49.0%
ENE			2.5%	8.5%	5.8%	1.0%				17.8%
E		0.2%	2.6%	7.0%	3.0%	0.6%	0.1%			13.5%
ESE		0.1%	2.3%	4.5%	3.0%	0.6%				10.4%
SE										
SSE										
S										
Total	0.3%	0.3%	15.0%	41.7%	30.6%	10.6%	1.5%	0.1%	0.0%	100.0%

May

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
3<=										
3-4			0.1%		0.1%					0.2%
4-5			1.8%	4.2%	2.9%	0.2%				9.1%
5-6			1.4%	11.0%	13.7%	3.3%	0.7%			30.2%
6-7			0.3%	1.7%	7.8%	3.8%	1.2%			14.8%
7-8			2.7%	6.1%	2.6%	0.7%	0.5%			12.5%
8-9		0.1%	2.0%	6.5%	2.7%	0.4%				11.7%
9-10		0.1%	1.7%	6.6%	1.7%					10.1%
10-11			0.3%	0.6%	0.4%					1.2%
11-12		0.3%	1.2%	1.9%	0.1%					3.5%
12-13		0.3%	0.8%	1.5%	0.4%					2.9%
13-14			1.2%	1.5%						2.7%
14-15			0.2%	0.5%	0.2%					0.8%
15-			0.1%	0.1%						0.2%
Total		0.7%	13.7%	42.2%	32.6%	8.4%	2.4%			100.0%

May

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
N										
NNE		0.1%	1.7%	2.1%	0.1%					4.0%
NE		0.4%	6.1%	13.6%	3.6%					23.7%
ENE		0.3%	2.7%	9.2%	4.2%	0.5%				16.9%
E			1.9%	8.5%	9.5%	2.2%	0.7%			22.8%
ESE			1.4%	8.7%	15.1%	5.7%	1.7%			32.6%
SE					0.1%					0.1%
SSE										
S										
Total		0.7%	13.7%	42.2%	32.6%	8.4%	2.4%			100.0%

Jun

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
3<=										
3-4				0.1%						0.1%
4-5			1.4%	6.3%	1.7%	0.1%				9.4%
5-6		0.1%	2.9%	19.1%	18.7%	4.6%	0.3%			45.7%
6-7			0.7%	4.8%	10.7%	5.9%	1.5%	0.3%		23.8%
7-8			2.0%	2.6%	0.7%	1.6%	0.6%	0.1%	0.1%	7.7%
8-9		0.4%	3.4%	2.0%	0.1%					5.9%
9-10			1.7%	1.7%	0.1%					3.5%
10-11			0.1%	0.2%						0.3%
11-12		0.1%	0.1%	0.5%						0.7%
12-13			0.5%	0.6%	0.1%					1.2%
13-14			0.3%	0.5%						0.8%
14-15			0.3%	0.2%		0.1%				0.6%
15-				0.3%	0.1%					0.4%
Total		0.6%	13.3%	39.0%	32.1%	12.2%	2.3%	0.4%	0.1%	100.0%

Jun

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
N										
NNE				0.2%	0.5%					0.7%
NE		0.3%	3.6%	3.8%	0.1%	0.1%				7.9%
ENE		0.2%	4.1%	4.1%	0.5%					8.8%
E			3.4%	13.1%	9.2%	3.0%	0.5%	0.1%		29.3%
ESE			2.0%	17.5%	22.2%	9.1%	1.8%	0.3%	0.1%	53.2%
SE					0.1%					0.1%
SSE										
S										
Total		0.5%	13.3%	39.0%	32.1%	12.2%	2.3%	0.4%	0.1%	100.0%

Jul

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
3<=										
3-4				0.1%						0.1%
4-5			0.7%	4.1%	2.4%	0.3%	0.1%			7.6%
5-6			1.6%	10.4%	18.5%	9.1%	0.4%			39.9%
6-7			0.4%	3.6%	12.4%	13.3%	4.3%	0.4%		34.4%
7-8			1.2%	0.8%	1.7%	3.3%	1.5%	1.2%	0.3%	10.0%
8-9			1.3%	0.9%			0.1%			2.4%
9-10			1.6%	2.3%	0.9%	0.1%				4.9%
10-11			0.1%	0.4%						0.5%
11-12				0.1%						0.1%
12-13										
13-14										
14-15										
15-										
Total			6.9%	22.8%	36.0%	26.1%	6.4%	1.6%	0.3%	100.0%

Jul

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
N										
NNE										
NE				0.3%	0.8%	0.3%				1.3%
ENE			2.4%	2.5%	0.3%	0.1%				5.3%
E			2.8%	6.7%	6.8%	4.5%	0.7%	0.4%		21.8%
ESE			1.5%	12.8%	28.6%	21.3%	5.7%	1.2%	0.3%	71.4%
SE						0.1%				0.1%
SSE										
S										
Total			6.9%	22.8%	36.0%	26.1%	6.4%	1.6%	0.3%	100.0%

Aug

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
3<=										
3-4										
4-5			0.3%	2.2%	1.0%	1.4%	0.1%			5.0%
5-6			1.3%	7.0%	13.9%	13.7%	2.2%	0.2%		38.3%
6-7			0.3%	1.6%	11.0%	18.4%	7.4%	0.9%	0.2%	40.0%
7-8			0.1%	0.1%	2.1%	6.7%	4.1%	1.9%	0.5%	15.4%
8-9			0.1%	0.1%	0.1%	0.1%		0.1%		0.5%
9-10			0.6%	0.1%						0.7%
10-11										
11-12										

Aug

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
N										
NNE										
NE				0.4%						0.4%
ENE			0.2%	0.2%						0.4%
E			1.5%	4.0%	5.9%	5.8%	2.4%	0.4%		20.0%
ESE			0.6%	6.9%	22.2%	34.5%	11.4%	2.7%	0.7%	79.1%
SE						0.1%				0.1%
SSE										
S										
Total			2.8%	11.1%	28.1%	40.4%	13.8%	3.1%	0.7%	100.0%

Sep

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
3<=										
3-4			0.1%							0.1%
4-5			0.5%	1.8%	1.9%	0.8%				5.0%
5-6			0.6%	6.3%	13.2%	15.4%	3.0%	0.1%		38.5%
6-7			0.1%	1.1%	7.9%	17.6%	8.9%	1.0%	0.1%	36.7%
7-8			0.7%	0.1%	1.6%	4.5%	4.9%	1.7%	0.3%	13.7%
8-9						0.1%	0.2%			0.3%
9-10			0.1%							0.1%
10-11			0.1%							0.1%
11-12			0.5%	0.6%	0.1%					1.2%
12-13			0.1%	0.4%	0.1%	0.1%				0.6%
13-14			0.2%	0.4%	0.7%	0.2%				1.5%
14-15			0.5%	0.5%	0.2%	0.6%	0.2%			1.8%
15-					0.2%	0.2%				0.4%
Total			3.2%	11.2%	25.9%	39.4%	17.0%	3.0%	0.4%	100.0%

Sep

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
N			0.1%	0.1%						0.2%
NNE			0.4%	0.6%	0.5%	0.3%	0.1%			1.8%
NE			0.7%	1.0%	0.6%	0.7%	0.1%			3.1%
ENE			0.2%	0.1%	0.3%					0.6%
E			1.5%	4.2%	6.5%	4.7%	1.8%	0.6%	0.1%	19.2%
ESE			0.4%	5.1%	18.2%	33.6%	15.0%	2.4%	0.3%	74.9%
SE				0.1%	0.1%					0.2%
SSE										
S										
Total			3.2%	11.2%	25.9%	39.4%	17.0%	3.0%	0.4%	100.0%

Oct

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
3<=										
3-4			0.1%	0.1%						0.2%
4-5			0.8%	2.6%	3.1%	0.7%	0.1%			7.3%
5-6		0.1%	0.5%	5.5%	15.4%	10.3%	2.8%	0.1%		34.7%
6-7			0.2%	1.7%	9.4%	14.4%	7.8%	1.7%		35.3%
7-8			0.1%	0.2%	1.6%	3.3%	2.3%	1.0%	0.6%	9.1%
8-9										0.0%
9-10			0.2%	0.1%						0.3%
10-11				0.2%						0.2%
11-12		0.1%		0.3%						0.4%
12-13		0.1%		0.9%	0.7%					1.7%
13-14		0.2%	0.3%	0.6%	0.9%	0.3%				2.4%
14-15			0.1%	0.8%	2.1%	0.7%	0.1%			3.8%
15-			0.1%	0.7%	1.6%	1.7%	0.2%	0.2%		4.6%
Total		0.5%	2.5%	13.8%	34.9%	31.4%	13.2%	3.1%	0.6%	100.0%

Oct

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
N										
NNE			0.1%	0.7%	0.8%	0.2%				1.8%
NE		0.4%	0.6%	2.6%	3.8%	2.1%	0.3%	0.1%	0.0%	9.8%
ENE			0.0%	0.6%	1.1%	0.6%		0.1%		2.5%
E			1.1%	2.9%	7.8%	6.3%	1.5%	0.2%	0.1%	19.9%
ESE		0.1%	0.6%	7.1%	21.3%	22.3%	11.4%	2.7%	0.5%	65.9%
SE										
SSE										
S										
Total		0.5%	2.5%	13.8%	34.9%	31.4%	13.2%	3.1%	0.6%	100.0%

Nov

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
3<=										
3-4			0.1%	0.4%						0.5%
4-5			0.8%	4.9%	3.3%	0.6%				9.6%
5-6			0.5%	9.5%	16.6%	9.1%	0.8%			36.5%
6-7			0.2%	1.9%	9.1%	9.1%	2.9%	0.5%		23.8%
7-8			0.4%	1.3%	1.8%	1.3%	1.1%	0.2%		6.2%
8-9			0.2%	0.5%	0.4%					1.1%
9-10			0.4%	0.8%	0.8%	0.5%				2.5%
10-11			0.1%	0.4%	0.6%	0.1%				1.2%
11-12			0.7%	1.6%	0.7%	0.1%				3.2%
12-13			0.4%	1.2%	1.1%	0.4%				3.0%
13-14			0.2%	1.6%	2.5%	0.5%				4.9%
14-15			0.8%	0.4%	2.7%	0.6%				4.5%
15-			0.2%	0.2%	1.3%	1.1%	0.1%			3.0%
Total			5.2%	24.6%	41.0%	23.4%	5.0%	0.7%	0.0%	100.0%

Nov

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
N				0.1%						0.1%
NNE			0.5%	0.4%	0.7%	0.1%				1.7%
NE			2.2%	5.5%	7.6%	2.8%				18.1%
ENE			0.7%	1.2%	2.3%	0.4%	0.1%			4.7%
E			1.2%	11.3%	13.5%	6.4%	1.9%	0.2%		34.6%
ESE			0.6%	6.2%	16.9%	13.7%	2.9%	0.5%		40.8%
SE										
SSE										
S										
Total			5.2%	24.6%	41.0%	23.4%	5.0%	0.7%	0.0%	100.0%

Dec

	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
3<=										
3-4										
4-5			1.1%	1.0%	0.2%					2.3%
5-6			1.5%	7.4%	4.9%	0.7%	0.2%			14.6%
6-7			0.5%	4.1%	5.3%	1.5%	0.7%			12.0%
7-8			0.5%	0.7%	3.1%	1.8%	0.5%			6.6%
8-9			1.0%	1.0%	0.2%					2.1%
9-10			2.3%	3.4%	0.8%					6.6%
10-11			1.6%	1.6%	0.2%	0.2%				3.6%
11-12			0.8%	3.3%	2.0%	0.8%	0.2%			7.1%

Dec

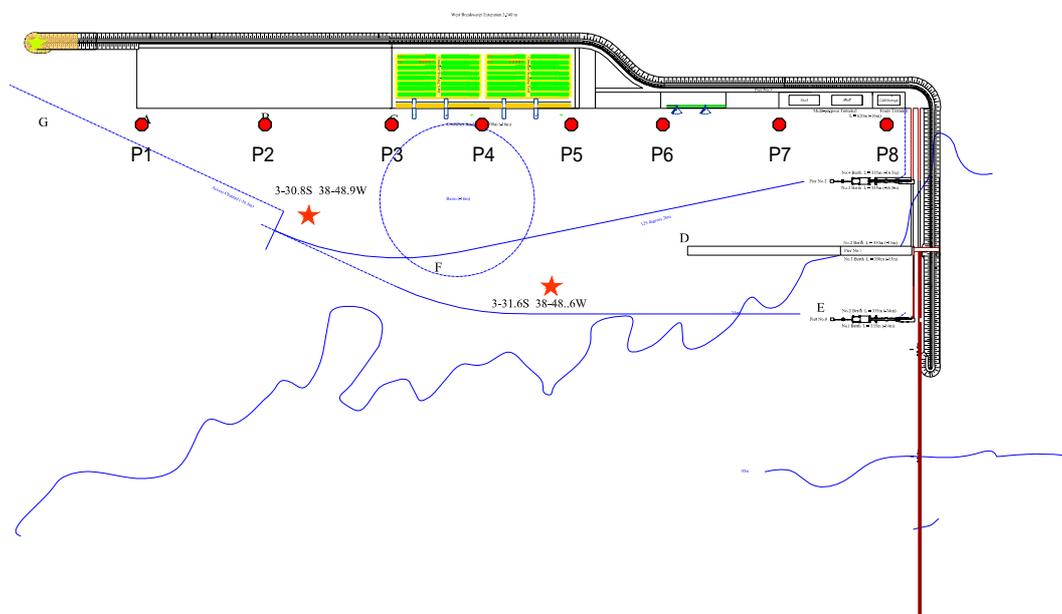
	-0.5	0.5-0.7	0.75-1.0	1.0-1.25	1.25-1.50	1.50-1.75	1.75-2.00	2.00-2.25	2.25-2.5	Total
N					0.2%					0.2%
NNE			1.1%	5.6%	11.0%	3.1%	0.2%			21.0%
NE		0.5%	1.6%	9.5%	18.7%	6.2%	0.7%			37.3%
ENE			0.3%	2.5%	5.1%	1.3%	0.3%			9.5%
E				1.8%	9.2%	5.7%	1.0%	0.3%		18.1%
ESE				1.1%	4.4%	6.2%	1.6%	0.5%		14.0%
SE										
SSE										
S										
Total		0.5%	3.1%	20.5%	48.6%	22.7%	3.8%	0.8%	0.0%	100.0%



### Apêndice 6.5.1 Índice de Calmaria para o Plano de Desenvolvimento a Oeste

Conforme mencionado, o índice de calmaria para o Layout do plano de Desenvolvimento a Oeste foi verificado. O mapa de localização dos pontos de verificação está mostrado na Figura A.6.5.1.

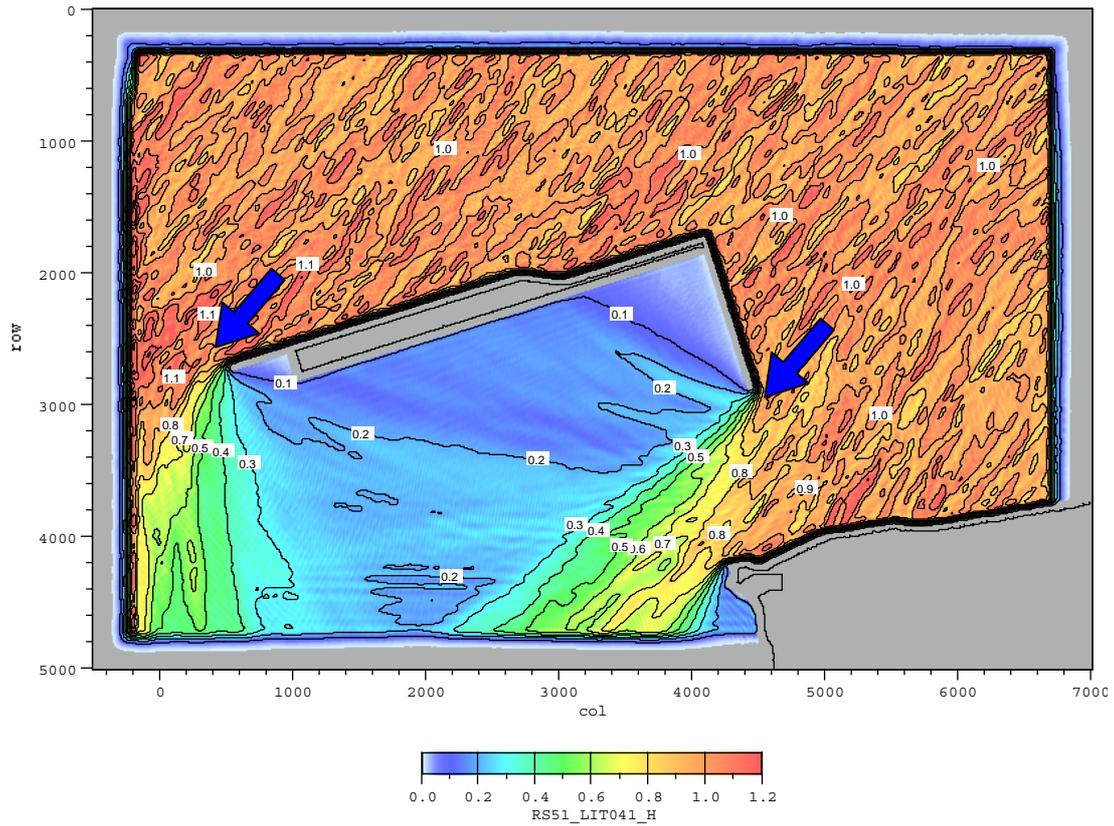
A distribuição computada da taxa de altura de onda e direção de onda para o caso da onda incidente na direção ESE está mostrado nas Figuras A.6.5.2 e A.6.5.3, respectivamente. O índice de calmaria estimado ( $H_{cr}=30\text{cm}$ ) está apresentado na Tabela A.6.5.1. A invasão de onda a partir da ponta do Quebra-Mar sul existente é dominante no caso de onda incidente na direção ESE. Devido a isto, o índice de calmaria nos pontos P2 a P6 é de 94,5% e é menor que o valor alvo de 97,5%. Para aumentar o índice de calmaria, é necessária a extensão do Quebra-Mar sul. Entretanto, é difícil ampliar na direção sul devido a influência dos impactos na costa.



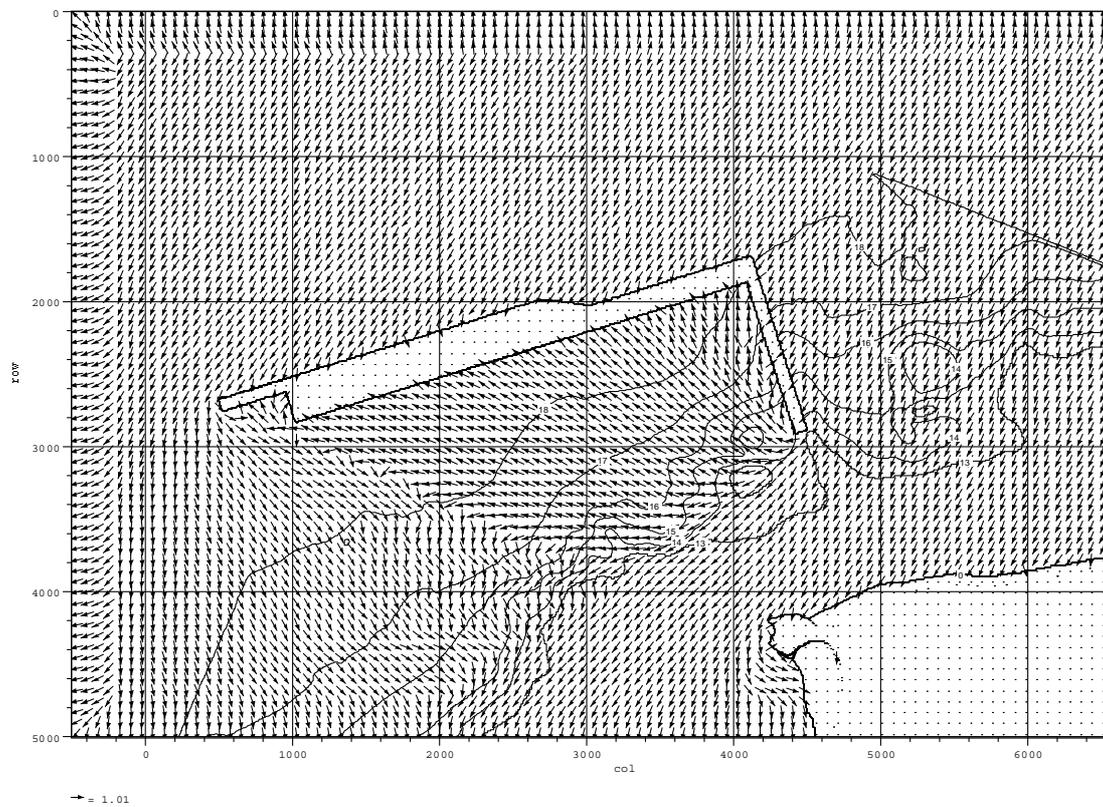
**Figura A.6.5.1 Pontos de Estimativa do Índice de Calmaria**

**Tabela A.6.5.1 Índices de Calmaria Estimados**

Estimation Point	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8
Calmness ( $H_{cr}=30\text{cm}$ )	99.0	94.5	94.5	94.5	94.5	94.5	100	100



**Figura A.6.5.2 Distribuição da Taxa de Altura de Onda (Direção de Onda ESE)**



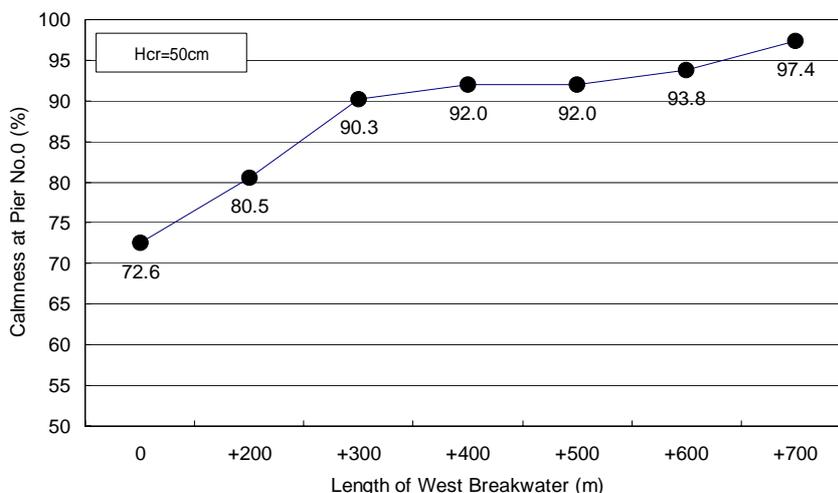
**Figura A.6.5.3 Distribuição das Alturas de Onda (Direção de Onda ESE)**

### A.6.5.2 Índice de Calmaria no Pier No.0

O índice de calmaria no Pier No.0 é 90,3% em média, no Plano de Desenvolvimento de Longo Prazo com 300m de extensão do Quebra-Mar Oeste, assumindo  $H_{cr}=50\text{cm}$  como a altura de onda inicial. Se o índice de calmaria com um valor maior é exigido, é necessário ampliar o Quebra-Mar Oeste para prevenir a invasão de ondas *swell*. A Tabela A.6.5.2 e a Figura A.6.5.3 mostram o índice de calmaria estimado para cada comprimento diferente do Quebra-Mar Oeste. A partir disto, um índice de calmaria acima do valor alvo de 97,5% é obtido quando a extensão do Quebra-Mar Oeste é maior do que 700m.

**Tabela A.6.5.2 Índice de Calmaria Estimado com Diferentes Extensões do Quebra-Mar Oeste**

Extension of West Breakwater	Position	Point No.	Calmness (Hcr=50cm)
0m	Head	10	65.5%
	Center	11	79.7%
	Average		72.6%
+200m	Head	10	69.7%
	Center	11	91.3%
	Average		80.5%
+300m (Proposed Long Term Development Plan)	Head	10	89.2%
	Center	11	91.3%
	Average		90.3%
+400m	Head	10	92.1%
	Center	11	91.9%
	Average		92.0%
+500m	Head	10	92.1%
	Center	11	91.9%
	Average		92.0%
+600m	Head	10	91.9%
	Center	11	95.7%
	Average		93.8%
+700m	Head	10	94.9%
	Center	11	99.8%
	Average		97.4%



**Figura 6.5.4 Índice de Calmaria Estimado com Diferentes Extensões do Quebra-Mar Oeste**

## Apêndice.8.1 Avaliação das Condições Sociais

### 1. Consideração Geral

A coleta de dados foi implantada com objetivo de entender a condição social, bem com a opinião dos moradores locais. Esta amostragem teve um intervalo de confiança de 5% inicialmente. Desta forma somente 200 questionário de entrevista foram aplicados, a saber, 100 na sede e outros 100 na zona rural. Apesar de a margem de erro calculado ter sido ampliada para 7% neste procedimento.

### 2. Medidas

A coleta de dados foi conduzida por meio de entrevistas diretas usando um questionário a que foi preenchido pelos entrevistadores. O questionário é mostrado no seguinte anexo. As entrevistas eram feitas por um pesquisador e um gravador. De forma a otimizar a coleta de dados, algumas avaliações foram feitas antes de se conduzir a coleta de dados. Os resultados das coletas de dados será armazenada por meios eletrônicos.

### 3. Itens da Coleta de Dados

A coleta de dados principal está disposta na tabela 1.

**Tabela 1 - Principais Itens da Coleta de Dados**

Conteúdo	Itens
1. Atributos do Entrevistado	Nome, Sexo, Idade, Nível Educacional, Profissão, Estrutura Familiar, Tempo de Residência.
2. Opinião sobre o Estudo do Plano do Complexo Industrial e portuário do Pecém	- Reclamação acerca do já existente Complexo Industrial e portuário do Pecém - Tipos de benefícios esperados pelo plano desenvolvimento do Complexo Industrial e portuário do Pecém
3. Perspectiva dos Impactos Sócio-Ambientais relativos aos Desenvolvimento do Complexo Industrial e portuário do Pecém	- Receio de um impacto ambiental e incômodo da população devido ao Plano de Desenvolvimento do Complexo Industrial e portuário do Pecém. - Receio de impacto no meio ambiente social devido ao Plano de Desenvolvimento do Complexo Industrial e portuário do Pecém
4. Outros	Opiniões, Requerimentos, Sugestões, etc.

### 4. Período de Implantação

A coleta de dados foi feita de 14 de Maio a 17 de Maio de 2005.

### 5. Resultados

É baseado numa grande expectativa que o Complexo Industrial e Portuário do Pecém trará uma considerável gama de benefícios tais como trabalho para a população local, como mostra a tabela disposta a seguir:

**Tabela 2 – A expansão do Porto de Pecém trará benefícios relativos a oferta de novos empregos?**

<b>Especificação</b>	<b>Área Urbana do Pecem (%)</b>	<b>Área Agrícola de Pecem (%)</b>	<b>Total das Áreas Urbanas e Agrícolas (%)</b>
Sim	88.9	79.0	83.9
Não	6.1	3.0	4.5
Talvez	2.0	14.0	8.0
Não Sabe / Não Respondeu	3.0	4.0	3.5

Fonte: Pesquisa direta

A avaliação da expectativa pode também ser mensurada pela opinião que a população tem em relação às mudanças ocasionadas com a instalação do Porto de Pecém, como mostra a tabela a seguir:

**Tabela 3 – As mudanças ocasionadas com a instalação do Porto do Pecém foram**

<b>Especificação</b>	<b>Área Urbana de Pecem (%)</b>	<b>Área Agrícola de Pecem (%)</b>	<b>Total das Áreas Urbanas e Agrícolas (%)</b>
Ótimas	16.3	9.0	12.6
Muito boas	6.1	2.0	4.0
Boas	39.8	36.0	37.9
Regulares	15.3	11.0	13.1
Ruins	5.1	7.0	6.1
Péssimas	4.1	1.0	2.5
Não mudou nada	10.2	25.0	17.7
Não Sabe/ Não Respondeu	3.1	9.0	6.1

Fonte: Pesquisa direta

Apesar da avaliação ser positiva, os números mostram uma certa desconfiança, acompanhada de esperança de que a expansão do porto possa trazer empregos. Com relação aos benefícios que a expansão possa trazer, 72,9% acham que pode trazer algum benefício, 13,6% acreditam que não, 6,5% responderam talvez e 7% não responderam ou não sabem. A tabela a seguir mostra o tipo de benefício esperado pelos que responderam “sim” e “talvez”:

**Tabela 4 – Tipos de benefício que a população espera com a expansão do Porto do Pecém**

<b>Especificação</b>	<b>Resposta: Sim (%)</b>	<b>Resposta: Talvez (%)</b>
Mais consumidores no comércio	11.1	16.7
Emprego	69.4	75.0
Mais opções de comércio	2.8	0.0
Conhecer novas pessoas e obter mais informação	0.7	0.0
Instalação de bancos e hospitais	0.7	0.0
Instalação de indústrias	0.7	0.0
Não sabe / Não respondeu	2.1	8.3
Poder adquirir um barco	0.7	0.0
Aumento de salário	2.8	0.0
Facilitar a exportação de produtos	0.7	0.0
Facilitar a vida urbana	0.7	0.0
Educação	2.1	0.0
Mais arrecadação municipal	0.7	0.0
Mais construções	0.7	0.0
Dar mais valor ao lugar	1.4	0.0
Melhores condições de saúde	0.7	0.0
Cursos diversos	0.7	0.0
Facilitar a exportação de frutas	0.7	0.0
Benefícios aos assentamentos	0.7	0.0

Fonte: Pesquisa direta

Diante destes quadros, pode-se perceber que a população do Pecém alimenta uma grande expectativa com relação à oferta de emprego por parte do CIPP, apesar de haver uma certa desconfiança diante da experiência que já passou durante a construção do porto. Alguns depoimentos mencionam acerca de “peixadas” e indicações, por parte de pessoas pertencentes ao governo e funcionários do próprio porto, sem que houvesse nenhum tipo de avaliação prévia da competência para executar certas atividades na fase de construção. Outro fator constantemente apontado, principalmente pelas famílias já indenizadas, era o fato de a compensação (indenização) ter sido insuficiente. Alguns argumentaram que o dinheiro recebido não o foi suficiente para comprar nem o equivalente à metade do terreno que tinham antes. Talvez isso explique a desconfiança.

Outro fator de suma importância é que a população do Pecém é extremamente carente. A baixa escolarização também é um fator sintomático dos problemas relativos ao emprego no CIPP, que por sua vez, exige capacitação e especialização, coisa que a maioria dos chefes de família ou aptos ao trabalho não possuem. A tabela que a seguir, dispõe a condição dos chefes de família.

**Tabela 5 – Posição de parentesco na família do chefe de família  
por situação de domicílio**

<b>Especificação</b>	<b>Total (%)</b>	<b>Rural (%)</b>	<b>Urbana (%)</b>
Masculino-Pai	52.5	60.0	45.0
Feminino-mãe	36.0	29.0	43.0
Filho que mora com os pais	4.0	3.0	5.0
Filha que mora com os pais	4.0	4.0	5.0
Avô	0.0	0.0	0.0
Avó	1.0	2.0	0.0
Feminino que mora com a mãe	0.5	0.0	0.0
Masculino que mora com a mãe	0.5	0.0	1.0
Feminino – que mora só com os filhos	0.5	1.0	0.0
Feminino – irmã mais velha – que mora com outras irmãs	0.5	0.0	1.0
Masculino que mora com cunhado	0.5	1.0	0.0

Fonte: Pesquisa direta

O quadro mostra uma tendência em assegurar o homem a condição de chefe de família na zona rural representando 60%, coisa comum em quase todo o Brasil. No espaço urbano esta tendência está mais equilibrada, apesar do masculino ainda prevalecer com chefe de família. A próxima tabela mostra a escolaridade dos chefes de família.

**Tabela 6 – Escolaridade dos chefes de família**

<b>Especificação</b>	<b>Total (%)</b>	<b>Rural (%)</b>	<b>Urbana (%)</b>
Não alfabetizado	23.0	29.0	17.0
Ensino fundamental incompleto	47.0	50.0	44.0
Ensino fundamental completo	7.0	6.0	8.0
Ensino médio incompleto	3.0	2.0	4.0
Ensino médio completo	16.5	10.0	23.0
Superior incompleto	0.0	0.0	0.0
Superior completo	3.5	3.0	4.0

Fonte: Pesquisa direta

**Tabela 7 – A tabela abaixo dispõe da profissão do chefe de família por situação de domicílio**

Specification	Total (%)	Rural (%)	Urbana (%)
Empresário de pesca	0.5	1.0	0.0
Funcionário público	4.5	3.0	6.1
Autônomo no local	20.5	21.0	23.2
Autônomo fora do local	0.0	0.0	0.0
Estudante	0.0	0.0	0.0
Aposentado	16.0	14.0	18.2
Produtor rural	17.0	33.0	1.0
Desempregado	4.5	4.0	5.1
Pescador	5.5	1.0	8.1
Comerciante	10.5	6.0	15.2
Empresário	0.5	0.0	1.0
Caseiro	4.0	3.0	4.0
Empregado doméstico	1.0	2.0	0.0
Mecânico do porto	0.5	0.0	1.0
Soldador Befapi	0.5	0.0	1.0
Desovador de container	0.5	0.0	1.0
Funcionário da empresa Mercúrio	0.5	1.0	0.0
Escavador	0.5	1.0	0.0
Operador do Porto	1.0	0.0	2.0
Sindicalista	0.5	1.0	0.0
Cambista	0.5	1.0	0.0
Motorista de ônibus	0.5	1.0	0.0
Pensão dos pais	0.5	1.0	0.0
Aux. serviços gerais no porto	0.5	0.0	1.0
Motorista carreteiro no porto	1.0	0.0	2.0
Auxiliar administrativo em ONG	0.5	0.0	1.0
Professor	0.5	0.0	1.0
Pensionista (divórcio)	0.5	0.0	1.0
Serviços gerais (GTP)	0.5	0.0	1.0
Funcionário da indústria Wooden	1.0	0.0	2.0
Reciclagem	1.0	0.0	1.0
Cozinheira (chalés)	0.5	0.0	1.0
Funcionário de fábrica de rapadura	2.0	4.0	0.0
Construção civil (funcionário de empreiteira)	0.0	0.0	0.0
Funcionário de serraria	0.5	1.0	0.0
Vigilante	0.5	1.0	0.0
Representante commercial	0.5	0.0	1.0
Operador de computador no porto	0.5	0.0	1.0

Fonte: Pesquisa direta

O grande índice de autônomos (20,5%) e comerciantes (10,5%) reflete a precariedade da oferta de emprego formalizado no Pecém, pois muitos, por conta da baixa oferta de vagas ou oportunidades de ocupação, encontram como opção abrir um pequeno comércio ou fazer “bicos” ou trabalhos temporários como na construção civil, serviços domésticos, costura, serviço de encanação, serviços elétricos, vendas, dentre outros, do que ficar esperando um emprego formal. A tabela seguinte mostra as profissões de autônomos registradas pela coleta de dados:

**Tabela 8 – Profissão dos autônomos**

<b>Especificação</b>	<b>%</b>
Costura	4.3
Aula particular	0.0
Vendedor de alimentos	4.3
Vendedor de alimentos derivados de pesca - ambulante	2.1
Contabilidade	0.0
Venda de roupas	6.4
Venda de cosméticos	0.0
Técnico mecânico – eletrodomésticos	4.3
Construção e reforma de edificações	38.3
Encanador	0.0
Eletricista residencial	0.0
Administração da colônia de pescadores	2.1
Diarista	4.3
Ajudante de cozinha	2.1
Lavadeira	4.3
Artesão	2.1
Cabeleireiro	0.0
Soldador	2.1
Gari	2.1
Fachineira	2.1
Vendedor de adubos	2.1
Mecânico de carros	2.1
Frete	2.1
Agricultor (trabalha para terceiros)	6.4
Vigilante	2.1
Ajudante de mercadinho	2.1
Motorista de caçamba	2.1

Fonte: Pesquisa direta

Percebe-se que a maioria trabalha com construção e reforma de edificações (38%), sendo serventes, ajudantes de obras, dentre outros. A tabela a seguir mostra a renda mensal proveniente da atividade dos autônomos:

**Tabela 9 – Profissão dos autônomos**

<b>Especificação</b>	<b>%</b>
Até 1 Salário mínimo	68.1
1 a 3 Salário mínimo	27.7
3 a 5 Salário mínimo	4.3
5 a 8 Salário mínimo	0.0
8 a 10 Salário mínimo	0.0
Mais de 10 Salário mínimo	0.0

Fonte: Pesquisa direta

Verifica-se que 68,1% ganha até um salário mínimo com sua atividade e 95,8% ganha até três salários. A próxima tabela apresenta o tipo de atividade dos comerciantes locais:

**Tabela 10 – Atividades dos comerciantes**

Especificação	%
Bar	7.4
Mercado com produtos diversos	59.3
Hotel ou pousada	3.7
Restaurante	11.1
Sorveteria	3.7
Oficina mecânica de carros	3.7
Loja de vestuário	7.4
Cabeleireiro	3.7

Fonte: Pesquisa direta

A tabela abaixo exhibe a quantidade de moradores que trabalham por residência.

**Tabela 11 – Quantidade de moradores que trabalham por residência**

Faixa etária	Total (%)	Área Urbana (%)	Área Rural (%)
Somente chefe de família trabalha	51.8	51.6	46.9
1 a 2 pessoas trabalham	42.9	45.3	45.8
3 a 4 pessoas trabalham	3.7	3.2	4.2
5 a 6 pessoas trabalham	1.6	0.0	3.1
7 a 8 pessoas trabalham	0.0	0.0	0.0

Fonte: Pesquisa direta

Segundo o que mostra a tabela, na maior parte das residências, somente o chefe de família trabalha (51,8%). Esta frequência é a maior na área urbana (51,8%). Na área rural, a frequência de uma a duas pessoas que trabalha além do chefe de família esta mais ou menos equilibrada com a que quantifica as residências onde somente o chefe de família trabalha. Isso por que levando em consideração o índice de 33% de produtores rurais e o de 51, 9% de agricultores na área ainda ocupada pelo CIPP, há geralmente entre os membros da família um acordo de que todos devem contribuir com que haja este equilíbrio mencionado. O chefe de família e os demais moradores da casa acabam se juntando nesta atividade o que faz com que a participação dos integrantes da casa na escola seja menor também. A diferença dos índices de pessoas não alfabetizadas (29%) e com o ensino fundamental incompleto (50%) no campo, quando comparado com o mesmo índice na área urbana (17% de não alfabetizados e 44% com ensino fundamental incompleto), pode ser explicado por este fator, pois, trabalhando na agricultura as pessoas acabam não tendo tempo e/ou interesse na escolarização. Isso fica mais claro quando ao observar que na área ainda ocupada do CIPP, a frequência de 1 a 2 pessoas que trabalham (67%), além do chefe de família é maior do que a frequência de residências onde somente o chefe da família trabalha (29,6%).

## 6. Discussão

O quadro geral mostra que há uma grande expectativa por parte da população do Pecém urbano e rural com relação a possibilidade de criação de emprego. Acontece que uma população pobre, com pouca escolarização e desejosa por uma vida melhor. Qualquer benefício, mesmo que seja executando atividades que não trazem prazer pessoal, mas pelo menos possibilita uma renda para o suprimentos das necessidades básicas como alimentação e moradia, é bem vindo para eles.

O CIPP foi pensado para responder a uma demanda que não necessariamente fazia parte dos desejos da comunidade do Pecém. É difícil pensar que uma comunidade antes formada por pescadores, agricultores e veranistas, estivessem desejando um empreendimento deste porte. Justamente por que, para trabalhar nas indústrias implantadas ou ainda prometidas, assim com no porto, é necessário uma qualificação que a população não possui. Diante do quadro mostrado, apesar dos investimentos realizados, cursos ministrados e projetados implementados, a demanda é muito maior do que a oferta. Esta realidade gera um misto de desconfiança, medo e expectativa, tanto positiva, quando se pensa a questão da geração de emprego, quanto a negativa quando lembram da possibilidade de perda do patrimônio individual.

## Apêndice 8.2 Ata da Consulta às Partes Interessadas

### (1) Objetivo

As diretrizes da JICA concernentes a consideração sócio-ambiental requerem que a formulação de planos de desenvolvimento seja realizada de forma transparente. No processo de elaboração do plano de desenvolvimento a longo-prazo, opiniões de habitantes e de várias agencias preocupadas com os projetos foram tomadas em consideração. Por este motivo, foi realizada a consulta às partes interessadas e as opiniões de tais foram refletidas no plano

### (2) Datas e Locais

Terça-feira dia 16 de Agosto de 2005 – Grupo Participativo de Trabalho (GTP)

Segunda-feira dia 22 de Agosto de 2005 – Universidade Estadual do Ceará (UECE)

### (3) Programação

#### 16 de Agosto, GTP

Hora	Programa
16:00-16:10	Discurso de Abertura (Sr. Luis Marques-GTP-, Português)
16:10-16:25	Histórico do Projeto (Sr. Ney Cardoso-SEINFRA-, Português)
16:25-16:40	Considerações Sócio-Ambientais (Sr. Shinichiro Tanimoto, - Grupo de Estudo da JICA -, Inglês/ Português)
16:40-18:10	Comentários e Sugestões (Mediador Dr. Divaldo Rezende-Ecológica-, Português)
18:10-18:30	Discurso de Encerramento (Sr. José Roberto-CEARAPORTOS-, Português)

#### 22 de Agosto, UECE

Hora	Programa
8:30-8:50	Discurso de Abertura (Dr. Jader Onofre e Sr. Luis Eduardo – UECE/SEINFRA -, Português)
8:50-9:40	Avaliação Ambiental Estratégica do CIPP e da Área de Influência Direta (Dr. Marcos Nogueira-UECE, Dr. Fausto Nilo-UECE-, Português)
9:40-10:00	Relatório Intermediário da Equipe de Estudo da JICA (Dr. Koji Kobune - Grupo de Estudo da JICA-, Inglês/Português)
10:00-10:10	Intervalo
10:10-11:30	Comentários e Sugestões (Mediador Dr. Luis Cruz-UECE-, Português)
11:30-11:50	Discurso de encerramento (Dr. Luis Cruz-UECE-, Português)

### (4) Participantes

Os participantes estão dispostos a seguir:

#### GTP

- Residentes;
- Cooperativa de Pesca;

- Empresas em geral e Restaurantes.

#### UECE

- Universidades;
- Indústrias;
- Outras Organizações (administrativas) Relevantes

### (5) Apresentações e Discussões - GTP

#### 1) Apresentação

**Sr. Ney Cardoso (SEINFRA)** Expôs histórico do projeto. Reforçou a importância do apoio do governo federal e explicou o que já foi feito no que concerne a benefícios, a saber, rodovias, ferrovias, hidrovias, etc. Mencionou a importância da Siderúrgica para a área, bem como sua importância para a economia.

**Sr. Shinichiro Tanimoto (Grupo de Estudo da JICA)** explicou sobre as condições sócio-ambientais, sobre as diretrizes, e objetivos dessa consideração. Apresentou por meio de slides e explicações o que já foi feito concernente as questões ambientais, bem como as mudanças causadas pela construção do Porto do Pecém, e finalizou seu discurso explicando os objetivos do estudo conduzidos pela JICA.

#### 2) Discussão

**Sr. Júlio Cruz (Comerciante)** “boa tarde meu nome é Júlio Cruz, eu sou um pequeno comerciante aqui em Pecém, eu vivo aqui aproximadamente há 17 anos; o projeto mostrou claramente que uma mudança na linha de costa acontecerá, também o projeto revelou que este tipo de mudança seria protegido através de barreiras artificiais, etc...então minha pergunta é: até mesmo com a intenção de criar proteções, o Governo do Estado realmente indenizará se por acaso ocorrem as mudanças na linha costeira?”

**Sr. Ney Cardoso (SEINFRA)** explicou que o governo só fará uma intervenção se todos os estudos indicarem a proteção como contramedidas, e que o objetivo não permitir a destruição de bens imóveis, praias etc. o governo está realmente preocupado sobre a própria compensação; disse também que está realmente interessado em prevenir este tipo de desastre. Por fim comentou caso qualquer dano aconteça, o governo certamente indenizará.

**Sr. Júlio Cruz (Comerciante)** “isso é ótimo, porque deixa bem clara a posição do governo em relação às indenizações. Mas claro que há alguns tipos de danos que não podem ser medidos; por exemplo, se eu quebrar esta cadeira, eu sei quanto é, porque eu posso comprar uma semelhante no mercado, porque eu sei quanto vale no mercado; mas há alguns danos que são difíceis serem medidos, por exemplo foi mencionado dentro do projeto que o ambiente natural de pesca sofreria algumas mudanças, então eu pergunto novamente: como nós deveríamos medir isto e que tipo de indenização será paga aos pescadores locais, e que tipo de indenização pagará o governo para essas pessoas que vivem da pesca?”

**Sr. Ney Cardoso (SEINFRA)** explicou que algumas medidas foram executadas para evitar esta situação e disse que a pesca na área aumentou muito depois da construção do porto do Pecém.

**Sr. José Roberto (CEARÁPORTOS)** disse que o porto e a comunidade de pescadores devem existir harmoniosamente, e esta coexistência tem que melhorar dia após, e que Cearáportos estava ciente que a instalação de porto geraria uma maior atividade de pesca, e como consequência mais barcos apareceriam nas áreas circunvizinhas de Porto de Pecém. Ele reforçou que o Porto de Pecém não veio complicar as vidas dos pescadores, pelo contrário, veio facilitar as vidas deles.

**Sr. Célio (Membro da Pastoral)** “boa tarde, moro em Matões, faço parte da Arquidiocese de Fortaleza e eu sou o ex-presidente do sindicato dos metalúrgicos, bom...de qualquer forma a primeira fase do projeto especialmente no que tange à mudança de habitantes...porque quando você mencionou que a mudança deve ser feita para começar trabalhos públicos, você mencionou que esta medida foi feita para evitar o risco de especuladores comprarem terras, entretanto nós vivenciamos esta mesma situação no Parque Genibaú em Fortaleza, onde o governo usou esta mesma solução... eu quero dizer... reassentou famílias para evitar especuladores comprarem terra lá. Então aqui nós vimos que o governo pagou R\$ 300,00 e por causa disto nós temos aqui em Pecém cidadãos que eram muito famosos e conhecidos dentro da comunidade os quais morreram, nós contabilizamos 17 mortes de cidadãos famosos. De qualquer forma eu estou preocupado porque alguns dizem que esta medida é feita para evitar que estranhos comprem terra, entretanto o que aconteceu na primeira fase é o que eu já mencionei. Outra coisa que eu gostaria de mencionar é o assunto de emprego, nós vimos esta infraestrutura enorme e a maioria dos postos de trabalho e se eu não estou enganado quase 90 por cento foram ocupadas por pessoas de outros estados brasileiros, como Minas Gerais, Piauí, Maranhão, Bahia, e certamente poucas posições de trabalho restaram para os habitantes, ou seja, apenas a minoria da mão-de-obra local foi usada, então eu fico pensado comigo mesmo que quando um contrato é assinado com uma certa companhia (pelo menos alguns Estados de Brasil é assim) uma das cláusulas menciona que emprego é garantido para os habitantes do estado recipiente ou do município...Então eu pergunto uma vez mais o governo desapropriará os residentes locais para projetos futuros? O que Governo pensa sobre a situação dos povos Anacés? Eu os menciono porque o governo criou três reassentamentos, e estas pessoas não estão morando em no meio do nada, muito distante de tudo; e só para que vocês saibam como é difícil a situação que eles estão enfrentando, com a venda de mil páreas de salsa e cebolinha, estas pessoas arrecadam R \$ 60,00 que é dividido entre 27 famílias. Então nós estamos preocupados com isso, e ficamos pensamento: que tipo de desenvolvimento é este? E também nós que continuamos discutindo como foi negativo o impacto causado no primeiro estágio...Como você vão resolver estes problemas? É por isso que acho que é importante a participação da comunidade de líderes da comunidade na discussão desses assuntos. O progresso é muito bem-vindo, desde que respeite as pessoas bem como também coexista harmoniosamente com as pessoas, e com o ambiente; enfim isto era o que eu gostaria de expor, e também advertir a comunidade sobre isto e mais uma vez gostaria de perguntar: o governo desapropriará os residentes locais para projetos de futuro? O que vai acontecer com as pessoas que perderam suas propriedades, terras, etc?”

**Sr. Ney Cardoso (SEINFRA)** disse que ele apreciou os comentários de Sr. Célio porque eles o fazem lembrar de um tópico de importante do próprio projeto – a magnitude do projeto – ele mencionou que Sr. Célio não está muito informado acerca dos postos de trabalho, e que somente algumas vagas foram ocupadas por pessoas qualificadas, que na nesta modalidade são poucas no Brasil, e mencionou que na época da construção esse tipo de profissionais qualificados não estava disponível no Ceará. Ele disse que em relação aos reassentamentos o governo está realmente preocupado em evitar a aquisição de terra por especuladores; e em relação ao Porto não há nenhuma necessidade de desapropriação de moradores, mas para a fase Industrial os habitantes é quem decidirão. Ele disse que agora mesmo não há nenhuma necessidade de desapropriação por parte do governo.

**Sr. José Roberto (CEARÁPORTOS)** reforçou a importância do treinamento e preparação de profissionais locais para que em uma segunda fase da construção do porto eles pudessem estar prontos ser empregado. Isso é um dos objetivos principais da administração do Porto do Pecém, criar trabalhos para a comunidade local. Ele disse que é necessário que os habitantes se organizem e informem ao GTP a disponibilidade deles, bem como quão qualificados e preparados eles são, mas isto tem que acontecer antes que as oportunidades trabalho cheguem, caso contrário eles podem perder a oportunidade de ser empregado.

**Sr. Célio (Membro da Pastoral)** “Eu gostaria de perguntar outra coisa a respeito do você tem acabou de falar...o Governo do estado tem quaisquer tipos de projetos para treinamento e/ou preparação de habitantes? Digo isso, porque já há centros como SENAI, SENAC, bem como também ONGs que têm trabalhado com isto... como vocês sabem há muitas pessoas que trabalham com artesanato aqui, então, o que poderia ser feito para melhorar esta atividade? Isso eu é o que eu queria dizer, e a propósito o que o dizer a respeito da situação da comunidade Anacés? Vocês ainda não disseram nada a respeito disso.”

**Sr. Ney Cardoso (SEINFRA)** disse que embora algum trabalho foi realizado, o governo não irá parar de trazer todos os tipos de melhoria e benefícios à comunidade local.

**Sr. Luis Marques (GTP)** disse que o GTP já está atento acerca da necessidade de treinar e preparar mão-de-obra local, e que o GTP foi assistido pelo SEBRAE bem como pelo CVT relativo à condução de alguns cursos de treinamento. Ele também mencionou que um número de 200 pessoas já tinham sido treinados e que são agora os profissionais qualificados, e hoje em dia estes profissionais seguramente serão usados durante a instalação das indústrias

**Sra. Ilafaiete (Residente local)** “Eu sou nativa daqui, filha de pescador, tenho nove irmãos e graças a este senhor, que embora não sei quem é ele, gostei muito dele, e a razão disso é porque ele reforçou muito a necessidade de treinamento. Falando sobre estes cursos, eu tenho de ser bastante honesta em dizer que hoje em dia alguns dos meus irmãos estão trabalhando porque agora eles são profissionais qualificados; então e eu gostaria de reforçar a necessidade de cursos destes, e a bem da verdade o meu povo realmente precisa muito disso, especialmente depois de nós termos enfrentado as conseqüências de perder muitas oportunidades de trabalho; e na época o que eles disseram era que população do Pecém não era qualificada para desenvolver alguns tipos de trabalho. Depois disso nós podemos provar para eles que a gente podemos desenvolver qualquer tipo de trabalho, e

como exemplo disso há alguns os profissionais muito bons dentro das companhias. De qualquer maneira eu gostaria de saber da equipe de estudo se ela se preocupa com a infra-estrutura de cidade, já que a gente sabe que a cidade tá bem agradável, com flores e jardins públicos, ou seja, eu sinto falta de bons hotéis, restaurantes, e outras instalações, acontece de alguns turistas virem para nossa cidade mas não encontram muitos serviços como por exemplo caixas automáticos. Eu também gostaria de saber se a equipe se preocupa com a praia, falo isso por que a praia aqui é tão bonita e não há nenhuma barraca, restaurante, de forma que os turistas possam vir e desfrutar das nossas especialidades regionais e aproveitar das belezas...então... só há uma barraca na praia, por isso eu mesma sinto muito a falta de instalações melhores e mais comodidades. A gente sabe que vocês se preocupam com a beleza de nossa cidade que e isso é bom! Entretanto eu tenho que dizer novamente que os visitantes não vêm mais freqüentemente a nossa cidade porque eles não acham os serviços principais, aqui. Eu acho que o governo do estado ou até mesmo o governo municipal deveria se preocupar um pouco mais com a minha cidade. E o que eu gostaria de saber é se vocês têm algum projeto relacionado a tudo isso?”

**Sr. Ney Cardoso (SEINFRA)** disse que o foi mencionado pela Sra. Ilafaiete é uma oportunidade a ser explorada; e também disse que este tipo de negócio deve ser organiza por eles, porque é relacionada a responsabilidade do governo a outros assuntos como educação, serviço de saúde pública, saúde, infra-estrutura, etc. Ele comentou que as preocupações principais do governo são: treinar e preparar a comunidade para oportunidades futuras; de forma os habitantes, eles mesmos possam instalar restaurantes, barracas, etc

**Sr. Eduardo Alcântara (SEMACE)** perguntou como será o feito o transporte de sedimentos?

**Sr. Ney Cardoso (SEINFRA)** disse que ele próprio ainda não sabe como ocorrerá este transporte. Também disse que se esta ação for necessária um EIA/RIMA será requerido

**Sr. Aragão (Comerciante)** “meu nome é Aragão eu sou um comerciante. Nós aqui enfrentamos uma séria dificuldade de venda de produtos, especialmente a gente tem falta de bancos, a cidade ainda é muito atrasada. Eu gostaria de saber qual é a possibilidade de haver um banco na nossa cidade é?”

**Sr. Ney Cardoso (SEINFRA)** disse que ele não tem certeza a respeito disso, porem ele se prontificou em ajudar neste respeito. Ele ainda mencionou que realmente para que uma cidade possa se desenvolver, instalações bancarias devem existir na cidade.

**Sr. José Roberto (CEARÁPORTOS)** disse que a Cearáportos, já vem tentando trazer um banco para a cidade, mas que isso é um tanto quanto difícil, porém adicionou que a Cearáportos ainda irá continuar tentando e não desistirá desta tarefa.

**Sr. Ney Cardoso (SEINFRA)** mencionou que agencias bancarias são realmente uma grande necessidade em Pecém, e que Cearáportos está na frente desta luta, entretanto cada vez mais as pessoas devem juntar-se nesta luta.

**Sr. Shell (Engenheiro de Pesca – Fundação Netuno)** ele perguntou qual é a contribuição das espécies exóticas na biota marinha dos portos, ele ainda perguntou se foram vistas quaisquer espécies exóticas na área do porto com resultado da água de lastro dos navios, e pediu que a equipe da JICA mencionasse quais são os estudos existem em relação a este assunto já mencionado acima em outros portos (porcentagem, contribuição). Foi mencionado ainda por ele que a Fundação Netuno tem desenvolvido uma experiência (com o apoio do governo do estado, cearáportos) na criação do *Coquille Saint Jacques* e outro tipo perliíferos à altura do cabeço 86, e ainda afirmou que estão tendo excelentes resultados. Ele finalizou dizendo que com esta experiência eles possam em breve atingir o alvo de criarem uma fazenda de ostras perliíferas, criando assim mais empregos para a população local.

**Sr. Shinichiro Tanimoto (Grupo de Estudo da JICA)** disse que no Japão há muitas espécies exóticas conseqüentes da água de lastro; ele também mencionou que este tipo de controle é muito difícil e que no Japão esse problema muito pouco afeta a pesca, além do que o importante é monitorar, controlar e adotar medidas para quando necessárias.

**Sr. José Roberto (CEARÁPORTOS)** explicou o significado do termo “água de lastro” (água posta nos porões dos navios para dar-lhes estabilidade quando os mesmos estão com pouca ou quase nenhuma carga) e ainda disse que o porto do Pecém não sofre com este tipo problema.

**Sra. Janaína (Estudante)** “meu nome é Janaína, sou estudante. Eu gostaria de dizer que vocês ainda não responderam nada de concreto e também gostaria de saber como uma estudante, quais os projetos ou propostas que vocês têm de forma a usar a força de trabalho jovem?! Também gostaria de saber quais as conseqüências que a refinaria poderá trazer no que diz respeito de produtos químicos que fazem mal a nossa saúde, acerca da contaminação da água e ar? E não queria insistir em perguntar, mas qual a opinião de vocês sobre a comunidade Anacés, já que vocês ainda não disseram nada a respeito?”

**Sr. Ney Cardoso (SEINFRA)** disse que a qualificação e preparação da população do Pecém ser melhorada, para que quando as companhias que cheguem possam contratar os habitantes, já que uma principais das exigências destas companhias é o emprego de profissionais qualificado. Ele também reforçou que as aptidões locais devem ser desenvolvidas, de forma que os residentes não fiquem a mercê somente de empregos na industria. Em relação à comunidade Anacés, ele disse que o governo não pretende criar soluções artificiais para proteger este ou aquele segmento porque este tipo de proteção não gera a sustentabilidade desejada. Ele também mencionou que não haverá proteção especial para esta comunidade porque isso soa como dominação ao invés de ajuda. O governo os assistirá de outras formas como, por exemplo, se eles quiserem desenvolver qualquer tipo de atividades que os convenha como por exemplo, etc.

**Sr. Pedro Calvo (Dono de Mercadinho)** “meu nome é Pedro Calvo, e estou vivendo aqui acerca de dois anos e meio. Eu era piloto, e voei por dez anos pelo banco Bamerindus. Morei sete anos nos estados de Acre, Rondônia e já voei muito pelo interior do Brasil, assim que eu posso dizer que sou um caipira. Finalmente eu decidi ser um comerciante no Ceará, fui para Fortaleza, mas não gostei de lá, e então decidi me mudar para Pecém. Minha família mudou-se de São

Paulo para o estado do Paraná e começamos no negocio do café, daí o café no explodiu Paraná, daí nos mudamos para o estado de Mato Grosso e começamos no negócio da soja, daí a soja explodiu no estado do Mato Grosso. Mas a gente tem que lembrar que a maioria da população não tem benefícios nenhum destes crescimentos, se tivessem hoje em dia o Brasil não teria essa diferença tão grande entre classes. Eu já viajei por to o Brasil e pela experiência que tenho, acho que o negócio de criação de Avestruz seria uma ótima maneira de desenvolver a economia do Nordeste...a gente produz o grão na região Centro-Oeste e criamos os animais aqui no nordeste, já que eles se adaptaram muito bem ao clima daqui. Certamente a criação de avestruz, vai requerer muito pessoal qualificado, e isso irá beneficiar a população local especialmente por causa da exportação e importação de carnes e derivados da avestruz., esta é minha grande expectativa...e eu gostaria de perguntar se quaisquer chances ou possibilidades para este tipo de negócios aqui junto a siderúrgica e com a expansão do porto?"

**Sr. Ney Cardoso (SEINFRA)** falou que a luta para trazer a refinaria é um desejo antigo do governo do estado. Ele também disse que o “dever de casa do estado está feito” e a única coisa que está faltando é o “dever de casa dos atores”. Ele também mencionou que a construção da refinaria bem como sua operação estão muito próximos de ocorrer.

Fim da discussão

## **(6) Apresentações e Discussões - UECE**

### **1) Apresentação**

#### **Dr. Marcos Nogueira (Professor, UECE)**

Explicou de maneira objetiva e detalhada que o objetivo principal era a proteção da diversidade biológica mesmo com a instalação do CIPP; e também que objetiva o estudo a contribuição para o uso e ocupação racional da terra, e assegurar a manutenção da capacidade produtiva dos recursos naturais e sustentabilidade ambiental.

**Dr. Fausto Nilo (Professor, UECE)** Falou sobre a parte sócio-econômica do projeto. E também mencionou o problema enfrentado no município de Fortaleza com a concentração urbana, o qual existe por mais de meio século e que este problema é o resultado da não criação de oportunidades para o desenvolvimento da qualidade de vida no interior do estado. Também foi explanado por ele duma forma bem detalhada o plano de organização territorial dentro do contexto do AAE..

**Dr. Koji Kobune (Grupo de Estudo da JICA)** apresentou o relatório intermediário e fez uma explanação concisa por meio de gráficos e tabelas da importação e exportação de produtos através dos portos do Mucuripe e Pecém, bem como explicou o impacto destas operações na economia local. Foi esclarecido por ele também a origem dos produtos da hinterlândia do Pecém. O Dr. Kobune também mencionou as estratégias preliminares do Porto do Pecém, que resumidas foram as seguintes: facilitar a importação de produtos para consumo residencial, servir aos estados vizinhos, promover serviços de logística e fomentar o negócio de contêineres. Também foi esclarecido por ele o zoneamento, monitoramento e as zonas de desenvolvimento sustentável, bem como foi

mostrado por meio de gráficos a seqüência lógica do objetivo do estudo do AAE e por finalizou mostrando o histórico do plano de desenvolvimento.

## 2) Discussão

**Sr. Raul Barbosa (Compania DOCAS)** “em primeiro lugar, gostaria de congratular os representantes que aqui se estão presentes, a saber, da SEINFRA, UECE e os especialistas da Equipe de Estudo da JICA, quem vem desenvolvendo um maravilhoso trabalho, e devem mais uma vez ser parabenizados por isso. O plano estratégico é umas das coisas mais importantes no contexto do portuário, e o nosso Estado teve a iniciativa fazer um estudo deste cenário com a prospecções de 2012 até 2022, ou seja planejamentos a longo e curto-prazo, e isso é uma questão muito importante por que é a visão de futuro do Estado do Ceará no contexto portuário; por que aqueles que não visualiza esse futuro e persegue este futuro todo dia, como estamos fazendo aqui hoje, alguém constrói por você no futuro o que não o adequado. Nós da companhia Docas do Ceará somos ligados ao Ministério dos Transportes, e por incrível que pareça desde do ano de 1990, quando numa época feliz, e uma decisão muito feliz acabaram com a PORTOBRÁS – empresa que fazia os estudos dos portos no Brasil, de lá pra cá já se passaram 15 anos e o Ministério dos Transportes não tem um planejamento estratégico dos portos do Brasil, cada porto tem o seu próprio estudo, nós da Companhia Docas do Ceará estudamos uma agenda estratégica até o ano 2008, mas é muito interessante o trabalho que os senhores aqui estão fazendo. Com a lei 8.630 que chegou nos anos de 1993 e que trouxe para o cenário dos portos o operador portuário, os arrendatários com investimento privado e também os portos de múltiplo uso, os terminais mistos não há dúvida de que aumentou e muito a produtividade dos portos o que nós ainda não conseguimos detectar é se essa produtividade alcançada ela resultou também em diminuição dos custos dos portos, se o usuário que paga a conta, se ele está realmente sendo beneficiado com a lei 8.630. A lei 8.630 ela estabelece a competitividade entre os portos, mas aqui no nosso Estado do Ceará, o porto do Mucuripe, e o porto do Pecém não são portos competitivos, eu sempre defendi a idéia de que são portos complementares, um está para ajudar ao outro, em benefício do estado do Ceará, vejam que as cargas que estão passando hoje em dia para o porto do Pecém e que antes eram do Estado do Ceará, simplesmente por que o porto do Pecém tenha mais profundidade mais calado, as linhas de navios que estão se dirigindo para lá, o porto de Fortaleza é um porto com limitações de calado se pensa em fazer obras para aumentar a profundidade do porto, o calado do porto, mas isso não é por onde nós vamos competir com o porto do Pecém, o Porto do Pecém tem uma visão de futuro mais evoluída do que estamos nós do porto do Mucuripe, e eu só tenho a agradecer e a parabenizar a inteligência dos técnicos que estão fazendo o estudo, para o Estado do Ceará, muito obrigado.”

**Sr. Praxedes (Engenheiro, CAGECE)** “Meu nome é Praxedes sou engenheiro da CAGECE, Companhia de Água e Esgoto do Ceará, Eu tenho interesse em saber como é que estão as...do ponto de vista do licenciamento ambiental do porto...junto ao IBAMA, se ta tudo resolvido, se já temos a licença de operação, de instalação por que a ultima notícia que eu tive foi este processo ainda estaria em andamento, só isso obrigado.”

**Sr. Ney Cardoso (SEINFRA)** disse que a questão ambiental é sempre uma questão de licenciamento ambiental. Ele também disse que desde de o começo do

programa uma ampla gama de estudos ambientais foram realizados, e complementou dizendo que ele próprio nunca havia visto no Brasil uma quantidade tão grande de estudo conduzidos. Também explicou a cronologia dos estudos, dos licenciamentos, dos procedimentos e finalizou dizendo que o porto está completamente licenciado.

**Sr. José Roberto (CEARÁPORTOS)** disse que já foi requerido a renovação do licenciamento, e reforçou a importância da participação da UECE nos estudos de monitoramento requeridos pelo IBAMA.

**Dr. Luis Cruz (Professor, UECE)** “Eu vou fazer aqui uma intervenção, baseado no relatório a mim entregue pelo Dr. Kobune, e que neste fim de semana lendo, eu tive algumas preocupações, e eu pediria a atenção tanto do Dr. Kobune, com do Fausto e do Marcos Nogueira, na página **f-3** do relatório é dito que aqui o seguinte: o Estado do Ceará é um dos mais pobre do Brasil, isto se deve ao fato de maior parte do Estado ser constituído por áreas secas e arenosas e rochosas e por não possuir um grande rio que possa abastecer suficientemente o Estado. O fato de maior partes das terras do Estado não serem adequadas para a agricultura também contribui, esta questão para mim foi uma surpresa, por que ela é muito determinista, em função da situação de pobreza do Estado do Ceará, que ao meu ver como geólogo, não está muito ligada a esta questão de áreas secas, arenosas ou rochosas, mas por motivos outros como estrutura fundiária, pela historia do processo da própria questão do domínio do coronelismo durante séculos, e então nós tivemos uma série de outras explicações para este tipo de estado em que nós nos encontramos, eu gostaria de perguntar ao Dr. Kobune qual a fonte desta informação. E uma outra questão, e essa é mais uma questão minha quando ele diz ‘o porto do Mucuripe, de Fortaleza, Ceará é o quinto mais importante da região Nordeste, depois dos portos de Itaquí, Natal, Areia Branca e Suape’ eu fiquei em duvida se é evidentemente o quinto do nordeste, isso na página **e-4**”

**Dr. Koji Kobune (Grupo de Estudo da JICA)** primeiramente ele desculpou-se pela tão curta análise de uma questão tão importante. Disse ele que acredita-se que por conta de o possuir Estado áreas tão rochosa, secas e arenosas a agricultura não se desenvolveu tanto quanto a agricultura dos outros estados vizinhos como Bahia e Pernanbuco. Com respeito a segunda pergunta que envolvia o porto do Mucuripe, ele explicou que o Mucuripe é o quinto da região no volume de cargas.

**Dr. Luis Cruz (Professor, UECE)** “esta questão primeira, acredito que seja de vital importância para a interpretação de outros fenômenos, por isso que me preocupa, esta questão de dizer que seca e solos rochosos, no caso rochas tenha a ver com o problema de subdesenvolvimento e de pobreza, pobreza e subdesenvolvimento são criações homem, e nós temos evidentemente secas, mas sempre isso foi um rebatimento de ordem política tomar seca como elemento fator principal. Tanto é que aqui um pequeno comentário rapidamente, tanto é quando o governo de 1986 pra cá tomou a decisão e virou justamente o cenário desta questão da seca, então como geógrafo, como preocupante com esta questão do estado do Ceará, diria que seria interessante uma discussão mais aprofundada, que não cabe aqui por causa do tempo, mas seria necessário um estudo.”

**Dr. Koji Kobune (Grupo de Estudo da JICA)** disse que a condição do solo e o clima são tipos de desvantagem, quando se compara com agricultura da Bahia, a

qual tem a vantagem de ter o rio São Francisco. Ele também mencionou que por outro lado o Estado do Ceará atrai muitas indústrias o que balanceia esta situação.

**Dr. Luis Cruz (Professor, UECE)** “outra questão que está posta no relatório está na página **r-9**, que fala da situação do CIPP, que área prevista do CIPP é de 35ha área esta similar a área da cidade de Fortaleza, acho que haja um pequeno engano, né? Outra coisa diante do parágrafo seguinte, diz que a FIEC do Ceará, propôs o plano de transferir a ZPE da zona industrial de Maracanaú para a área do CIPP, mas aí ainda tenha sido no projeto de sei lá do pensamento de não sei de quando, né? Por que ZPE não temos mais no Brasil desde de a época do Collor, né? E foi um grande projeto e inclusive eu estudei muito isso e aquilo que era ZPE é uma parte do distrito industrial mesmo, né? Uma coisa também interessante do relatório, e aqui eu elogio, no parágrafo seguinte, que é aquilo que o Fausto Nilo já colocou, que é evitar o problema de formação de favelas, criminalidade, etc em torno do porto; mas uma outra final neste mesmo relatório, na página **r-11**, quando diz que o objetivo de desenvolvimento do porto: ‘são reconhecidos como principais objetivos de desenvolvimento do porto, itens um, dois até o sete, e na quarta diz é servir aos moradores da hinterlândia do porto do Pecém, importando bens de consumo através do porto. Por o que eu sei, por o que eu aprendi, por o que eu ouvi lá mesmo dentro do porto do Pecém, é que o porto do Pecém é privativo, ele não é um porto aberto, então este objetivo quatro ele seria digamos atendido dentro do atual modelo que tem o porto do Pecém? Ou seria já aqui, aquilo que o senhor falou na sua exposição de uma proposta de mudar o modelo? O modelo de porto privativo para porto aberto?’”

**Dr. Koji Kobune (Grupo de Estudo JICA)** respondendo que acerca da transferência da ZEP para o Pecém ele disse que quando este relatório foi escrito eles não tinham completo entendimento da terminologia usada. Disse também que havia sido entendido que Maracanaú era uma zona industrial e que as indústrias queriam se transferir para próximo do porto do Pecém

**Sr. Ney Cardoso (SEINFRA)** fez um breve e explanatório comentário com respeito as terminologias de porto privado e privativo.

**Sr. José Roberto (CEARÁPORTOS)** explicou de uma forma muitíssimo detalhada precisa e com vistas a lei, as terminologias porto privado e privativo.

**Sr. Raul Barbosa (Compania DOCAS)** fez um comentário complementar sobre as terminologias de porto privado e privativo.

**Sr. José Roberto (CEARÁPORTOS)** mencionou que os recursos para o porto do Pecém foram originados do governo do Estado; fez comentários extras acerca do uso do terminal do porto privativo.

**Dr. Luis Cruz (Professor, UECE)** “eu não estava pensando em porto privado de modo algum na minha intervenção. Isto está claro, inclusive a lei de a lei de organização dos portos a que você se refere é por mim conhecida, mas o que eu gostaria de chamar a atenção é que o porto do Pecém ele estava atrelado ao complexo industrial, não é? E já é uma proposta de transformar aquele complexo industrial num distrito Marshaliano. Para não conhece esta terminologia distrito Marshaliano seria um distrito de pequenas empresas, criado pela própria idéia e que este distrito pudesse desenvolver, promover desenvolvimento. Foi Marshall no começo do século que estudou isso. Bom então o que me trouxe aqui foi

justamente isto; se seguir os modos da hinterlândia se não iria comprometer aquele objetivo preliminar que o porto foi, para atender as duas grandes indústrias, as duas grandes âncoras a siderúrgica e refinaria que nós estamos batalhando por ela. Então esta é uma questão não tenham dúvida, já está esclarecida. Muito obrigado

**Sr. Silvio (CEARÁPORTOS)** “na verdade é um comentário por que o Fausto Nilo agora pouco falou estrada do Pecém, a Estruturaste, bom Fausto Nilo é o seguinte, pra quem todo dia viaja nela como eu, a gente ta observando o seguinte que aos poucos nela estão sendo construídas várias casas, residências, comércios bem ali próximo de Caucaia isso ai é preocupação, por que, agora pouco, que dizer a dois anos atrás a própria prefeitura de Caucaia construiu um conjunto habitacional com cerca de 48 casas, e agora a obras, as características dela é como se fosse um mercado, uma feira, alguma coisa parecida; do lado esquerdo. E isso aí é motivo de muita preocupação porque muito em breve você olha e as crianças brincando na beira da estrada vai acontecer o primeiro atropelamento, a televisão vai pra lá, a mãe vai ficar chorando na televisão, vai reclamar o quebra-molas, os carros em alta velocidade, vai dizer que isso é um absurdo; então eu acho que seria a hora de a gente ter, não sei o Dert ou um órgão que é o controlador de velocidade ali naquela rodovia pode interferir nisso ou se alguém de vocês aqui de Fortaleza pudesse de certa forma agir e proibir isso aí.”

**Dr. Luis Cruz (Professor, UECE)** disse que em 1995, ele próprio, o Professor Marcos Nogueira e o professor Jader Onofre, estavam participando do Encontro do Gerenciamento Costeiro Nacional, em Caucaia, quando eles souberam durante este encontro do projeto do Porto do Pecém. Ele mencionou que na época eles fizeram o que chamaram de “Carta do Ceará” e que esta mesma carta por um certo tempo foi escondida por que poderia trazer dissabores de alguns funcionários da SEMACE, por razões políticas. Ele explicou que o motivo desta carta era por que estava-se ali diante de um projeto que estava vindo à tona e que não seria incompatível com zona turística. Então o professor perguntou: “se isso não traria dentro deste estudo que está-se fazendo, o problema do turismo, e como é que este turismo cortar este ponto para a sua dimensão de marketing?”

**Dr. Fausto Nilo (Professor UECE)** comentou duma maneira bem detalhada o que é necessário quando um projeto de porto é realizado. Ele disse que os serviços devem ser disponibilizados quando um projeto como este é contemplado. Foi dito também por ele que não é correto que um complexo portuário torne inviável a vida das pessoas e também o turismo, e que a coisa correta a se fazer é projetar tudo de forma que a coexistência de todos os fatores possa acontecer, criando assim um grande complexo de comodidades e serviços combinados. Mencionou também que é exatamente isso o que ele e o seu grupo vem desenvolvendo; ele disse que há desenhos que tornam possível o desenvolvimento de várias comunidades com a relativa proximidade dos seus locais de trabalho, onde gaste pouca gasolina, onde a se preserve a natureza e onde o turismo coexista com muitos outros serviços

**Dr. Marcos Nogueira (Professor, UECE)** falou que as áreas litorâneas vistas anteriormente no mapa mostrado por ele, eram áreas que tem uma grande potencialidade para o turismo estariam protegidas. Ele mencionou também que o a zona de uso sustentável, é que seriam ocupadas pela instalação do complexo.

**Sra. Ana Maria Matos (Pesquisadora de População)** “pesquisei desde de 1996 população na região metropolitana de Fortaleza, tenho uma dissertação de mestrado em geografia, minha formação básica é em economia, mas estudei, população e agora to na regional. Bem acho que você já recebeu ai minha contribuição com a dissertação de mestrado. Mas eu queria comentar um pouco sobre esta discussão da mobilidade populacional; por mais que os planos, e eu trabalhei anos afio no Iplance, o instituto de planejamento do Estado do Ceará foi extinto e eu migrei para cá para UECE. A historia do povo cearense, nordestino, brasileiro, não posso estender nem generalizar, mais do povo cearense está ligada a mobilidade, tanto a mobilidade geográfica quanto a social; há uma busca de percorrer territórios, de sair do centro de Fortaleza, para Euzébio, para Aquiraz, para Caucaia ou o contrario de Caucaia para Aquiraz como disse o Fausto Nilo e a diária é muito cansativa, mas ela é a opção para a pessoa sobreviver. Lá no Pecém foi incrível, eu estudei desde de 1995 quando eu fazia parte do Governo do Estado neste instituto eu vim juntando material, projetos que o governo elaborou trabalhos, eu vim juntando e conhecendo a proposta do governo e de 2000 a 2002 eu fiz cinco pesquisas de campo no lugar e o que eu notei é que a estratégia da mobilidade é uma tentativa de mobilidade social e frear isso é frear a condição da pessoa melhorar de vida. E o que foi interessante é que a migração pra lá, não se deu só num sentido, só de Fortaleza pra lá, ela foi do interior pra lá, de outros estados pra lá e de lá saiu também muita gente, era incrível; as vezes eu pesava que tava em plena ebulição aparecendo comércio, pousadas, restaurantes, e pronto agora Pecém vai desenvolver mesmo; quando era em outra fase parecia o Eldorado quando acabou o ouro aquela coisa parada; então é a característica da mobilidade, eu acho que a gente tem que planejar, eu sou adepta do planejamento; só que a gente que planejar com base nesta coisa da mobilidade, e acho que é uma coisa que a gente não pode controlar por que vem de dentro das classes e vem diante da necessidade de sobrevivência. A gente tem que trabalhar com esta variável, eu sei, eu sei que o Governo do Estado tenta descentralizar para outras regiões, tenta tirar a coisa da macrocefalia de Fortaleza, o qual o nem sei falar deste termo, da metropolização; mas às vezes isso aí não surte o resultado, justamente por que a população é sujeito da sua história, ela vai buscar; então eu fico pensando se este plano que a gente vai fazer, que eu me coloco dentro como pessoa que estou dentro da universidade e posso contribuir, eu penso que se a gente prever que vai chegar a seiscentas mil pessoas, pode ter certeza, vai sair e vai chegar todo dia muita gente porque nestes dois anos em que eu estudei, tanto entrou como saiu muita gente. O movimento é intenso, foi intenso, e eu fico pensando que se forem colocadas indústrias, e é por que só foi colocado o porto praticamente, pelo o que eu sei, e as obras básicas de infra-estrutura. Se começar a surgir indústrias eu penso que vai surgir gente de todo lugar assim como vai sempre sair; por quê? Por que as pessoas vão com uma expectativa, mas nem sempre elas conseguem; o SINE lá de São Gonçalo do Amarante tinha uma quantidade de pessoas que se candidatavam a trabalhar muito maior do que dos que os postos oferecidos; isto é uma estatística natural do Brasil todo lugar é desse jeito, qualquer SINE vai registrar isso; mas o que é que ocorre, como é que agricultor, como é que pescador vai se tornar industriário, vai ser operário, vai se transformar de em uma coisa para outra de repente? eles têm de estar capacitados; ou então aquele território do Pecém, vai ser território de estrangeiros, se for ninguém é contra, pelo menos eu não sou; mas a gente tem se pensar na população local; como vocês tem, eu vi vocês que têm propostas de pensar, de se comunicar.

Lá na minha experiência a comunicação do governo com a população não foi boa, ele tinha bons instrumentos que o GTP um pessoal técnico bom, pessoas amigas minhas, que me apoiaram na minha dissertação, mas não boa. Por que não foi boa? Por que houve muitos conflitos, por que este planejamento participativo é muito autoritário ainda; não sei esta nova que vocês estão fazendo; vocês estão fazendo um replanejamento não é mesmo? Então não sei como é assim, por que esta apresentação de vocês foi muito, me desculpem, foi muito falha, eu esperava mais coisas, foi muito simples. Então, eu acho assim, a história de mobilidade da população no fundo ela é, parece assim que a gente é sempre uma pessoa com as coisas nas costas, fixar-se em um lugar é a coisa mais difícil, sobretudo os trabalhadores das classes mais baixas. Era esta a contribuição, muito obrigado.”

**Dr. Fausto Nilo (Professor UECE)** fez algumas considerações sobre a mobilidade física e social da população. Comentou também que a fixação das pessoas no lugar e a não continuidade da migração depende do encontro com a geografia de conveniência favorável e disse ainda que a migração certamente ocorrerá.

Fim da discussão.

## (7) Lista de Participantes

### 1) GTP

-	NOME COMPLETO	ORGANIZAÇÃO
01	Sr. Eduardo Alcântara	SEMACE
02	Sra. Albaniza Rocha de Souza	Pecém Eu Te Amo
03	Sra. Antônia Pereira Mendes	Associação Comunitária Coqueiro
04	Sra. Iracema dos Santos Lima	Coqueiro Community Association
05	Sra. Auricelis Maria Ferreira Rodrigues	PR. Associação CAUIPE
06	Sra. Maria da Paz Ferreira Lima	Associação Comunitária Coqueiro
08	Sra. Ana Maria de Alcântara Ferreira	Associação dos Residentes de PIAPORA
09	Sra. Maria Nair de Alcântara	Associação dos Residentes de PIAPORA
10	Sra. Maria Eva Siqueira de Moura	Pirapora
11	Sr. José Wellington Ferreira Mendes	GETAPE
12	Sra. Brenna Kelly Freire Paiva	GETAPE
13	Sr. Naeloon de Souza Silva	GETAPE
14	Sr. Nailoon de Souza Silva	GETAPE
15	Sra. Ana Flávia Bernardo Alves	GETAPE
16	Sra. Vany Alves de Azevedo	GETAPE
17	Sra. Adriana da Silva Lima	GETAPE
18	Sr. Francisco Antônio Tavares	GTP
19	Sr. Silvio Roberto T. Monteiro	CEARÁPORTOS
20	Sra. Lucineide M. Gomes	-

21	Sr. José Ferreira de Souza	-
22	Sr. Paulo César Sousa Santos	Polícia Militar
23	Sr. Eduardo César Lima	-
24	Sr. Arlindo F. dos Santos	-
25	Sr. Júlio P. Cruz	Restaurante Porto do Pecém
26	Sr. José Aragão de Lima	-
27	Sr. Marcelo Tavares Torres	Fundação Netuno
28	Sr. Rafael Marques de Souza	Pecém
29	Sr. Francisco das Chagas de Sousa	Pecém
30	Sr. José Ribamar da Silva	Pecém
31	Sr. Antônio Marcelo P. de Sousa	-
32	Sr. Francisco Deltimo	Pecém
33	Sr. Cícero Silva	Pecém
34	Sr. Raphael Correia de Oliveira	Pecém
35	Sr. Reginaldo Granjeiro da Silva	Pecém
36	Sr. João Ferreira M.	Forquilha
37	Sra. Maria de Fátima A. Freitas	Forquilha
38	Sra. Katiane Vieira Gomes	ASFAP - Pecém
39	Sra. Glaciene R. Gondim	ASFAP - Pecém
40	Sra. Antônia Maria Oliveira Silva	ASFAP - Pecém
41	Sr. Francisco Humberto do N. Duarte	ASFAP - Pecém
42	Sra. Maria Auxiliadora Spinosa Braga	ASFAP - Pecém
43	Sr. Francisco Célio de Souza Parente	Pastoral do Migrante
44	Sra. Maria Luzinete de Brito	Pastoral do Migrante
45	Sra. Joselina Maria Lima da Silva	Associação Comunitária B. das Carnaúbas
46	Sr. Francisco Iran da Silva	Associação Desenv. Com. Matões
47	Sr. Reudo Ferreira de Matos	-
48	Sra. Maria Ateiza M. Mourões	-
49	Sra. Adriana Sampaio de Azevedo	ASFAP - Pecém
50	Sra. Lídia Moreira Almeida	Paróquia S. Luis Gonzaga
51	Pe. Antônio Alves de Lima	Paróquia S. Luis Gonzaga
52	Sra. Maria Jovelina Gomes da Silva	SEMACE
53	Sr. Calixto Alves de Souza	Associação Comunitária Coité Matões
54	Sra. Rosa Amélia do Monte Alves	Associação Comunitária Coité Matões
55	Sra. Renata Maria do Monte Pereira	Associação Comunitária Coité Matões
56	Sr. José Carolino de Souza	Associação Novo Torém
57	Sr. Gilmar de Lima	Associação Novo Torém
58	Sra. Maria Nazareth Matias	Pecém
60	Sr. Francisco das Chagas Costa	GTP

61	Sr. Fábio Fernando Pe.	SDE
62	Sr. Etelvino Lima	SEMACE
63	Sr. William Nogueira do Berro	CEARÀPORTOS
64	Sra. Elizeuda Lobo	SINE / IDT
65	Sr. José Roberto C. Serra	CEARÀPORTOS
66	Sr. Eduardo Ney F. Cardoso	SEINFRA
67	Sra. Márcia Lucia Oliveira Coutinho	SEINFRA
68	Sra. Luciana Pessoa Otoch	Grupo de Estudo JICA
69	Sr. Luciano N. Diniz Alencar	Grupo de Estudo JICA
70	Sr. Shakir Dixon	Grupo de Estudo JICA
71	Sr. Yugo Otuki	Grupo de Estudo JICA
72	Sr. Susumu Onaka	Grupo de Estudo JICA
73	Sr. Mitsuo Sato	Grupo de Estudo JICA
74	Sr. Shinichiro Tanimoto	Grupo de Estudo JICA
75	Dr. Koji Kobune	Grupo de Estudo JICA

## 2) UECE

-	NOME COMPLETO	FUNÇÃO/CARGO	ORGANIZAÇÃO
01	Sra. Márcia Lúcia Coutinho	Assistente Técnico	SEINFRA
02	Sr. Francisco Carlos M. e Silva	Assistente Técnico	SEINFRA
03	Sr. Luiz Cruz Lima	Professor	UECE
04	Sr. Francisca Gonçalves	Geógrafo	UECE
05	Sr. Silvio Roberto Monteiro	Assistente Técnico	CEARÀPORTOS
06	Sra. Luciane Orlandini Cunha	Assistente Técnico	CEARÀPORTOS
08	Sr. José Roberto C. Serra	Director Presidente	CEARÀPORTOS
09	Sra. Irene Serenário	Assistente Técnico	SDE
10	Sr. Fábio Abreu F. de Souza	Assist. Des. Assistant	CEARÀPORTOS
11	Sr. Raul Barroso	Assessor	CDC
12	Sr. Luiz Eduardo Moraes	Secretário	SEINFRA
13	Sra. Isadora Matos Araújo	Aluna Grad.Geog.	UECE
14	Sra. Ana Maria Matos Araújo	Pesquisadora de População	UECE/LEPOP
15	Sr. Franc. K. Monteiro de Oliveira	Aluno Grad.Geog.	UECE
16	Dr. Marcos Nogueira	Professor	UECE
17	Sra. Cicera Inara O. Sousa	Geografia	UECE
18	Sr. Aridênio Bezerra Quintiliano	Geografia	UECE

19	Dr. Jader Onofre	Reitor/Professor	UECE
20	Sr. Galba Bessa	Articulador	SDE
21	Sra. F. Enylocláudia R. de Lima	Aluna Grad.Geog	UECE
22	Sr. Antônio Praxedes Berto	Engenheiro	CAGECE
23	Dr. Fausto Nilo	Professor	UECE
24	Sr. Diogo Gadelha de Almeida	Aluna Grad.Geog	UECE
25	Sr. Franco Sylvio de O. Barros	Professor	UECE
26	Sr. Anastácio R. Neto	Estudante	-
27	Sr. Ney Cardoso	Consultor	SEINFRA
28	Sra. Raquel	Aux. Administrativo	-
29	Sr. Juscelino Eudâmidas Bezerra	Aluna Grad.Geog	UECE
30	Sr. João Nogueira Monte	Filosofia	UECE
31	Sr. Cemig Marques	-	SDE
32	Sr. Cândido B. C. Mota	PROEX	UECE
33	Sr. Francisco Fernando da Silva	PROEX	UECE
34	Sr. Milene Almeida da Costa	Geografia	UECE
35	Sr. Julio Pinto de Souza	PROEX	UECE
36	Sra. Camila Freire Sampaio	Estudante	UECE
37	Sr. Antônio de O. Gomes Neto	Professor	UECE
38	Sr. Luciano N. Diniz Alencar	Assistente	Grupo de Estudo JICA
39	Sr. Shakir Dixon	Intérprete	Grupo de Estudo JICA
40	Sra. Luciana Pessoa Otoch	Assistente	Grupo de Estudo JICA
41	Sr. Yugo Otsuki	Engenheiro	Grupo de Estudo JICA
42	Sr. Susumu Onaka	Engenheiro	Grupo de Estudo JICA
43	Sr. Mitsuo Sato	Engenheiro	Grupo de Estudo JICA
44	Sr. Shinichiro Tanimoto	Engenheiro	Grupo de Estudo JICA
45	Dr. Koji Kobune	Engenheiro	Grupo de Estudo JICA

## Apêndice 10.1 Ata da Consulta às Partes Interessadas

### (1) Objetivo

As diretrizes da JICA quanto às considerações sociais e ambientais exigem que a formulação dos planos de desenvolvimento seja feita de maneira transparente. No processo de elaboração do plano de desenvolvimento a curto prazo, as opiniões dos habitantes e das várias agências envolvidas no projeto deveriam ser levadas em consideração. Em prol disso, consultas das partes interessadas foram realizadas, e as opiniões colhidas foram incluídas no plano.

### (2) Datas e Lugares

5 de janeiro, 2006 (Quinta-feira), Porto do Mucuripe

12 de janeiro, 2006 (Quinta-feira), Grupo de Trabalho Participativo (GTP)

### (3) Programação e Planejamento

5 de janeiro, Porto do Mucuripe

Horário	Programa
9:00-10:00	Necessidade de desenvolvimento portuário no Ceará (Dr. Koji Kobune-Equipe de estudo JICA -, Português)
10:00-11:00	Comentários Públicos e Sugestões (Todos os Participantes, Português)
11:00-11:10	Discurso de encerramento (Dr. Koji Kobune- Equipe de estudo JICA -, Inglês/Português)

12 de janeiro, GTP

Horário	Programa
16:30-16:40	Discurso de Abertura (Sra. Socorro -GTP-, Português)
16:40-18:30	Esboço do estudo e Considerações Sociais e Ambientais; Apresentação e Discussão (Sra. Márcia Lúcia Coutinho -SEINFRA-, Português)

### (4) Participantes

A lista dos participantes consta no anexo abaixo.

### (5) Apresentações e Discussões no Porto do Mucuripe

#### 1) Introdução

O Dr. Koji Kobune, líder da Equipe de Estudo da JICA, por meio de tabelas e gráficos fez a apresentação do trabalho de estudo por eles desenvolvido até a presente data, bem como explanou os seguintes tópicos: Ambientes dos Portos de Fortaleza e Pecém, Papéis dos Portos no Estado do Ceará, Oportunidades de Negócio.

#### 2) Discussão

**Sra. Denise Carneiro Bessa (Diretora Presidente – Companhia Docas do Ceará):**  
“Eu queria agradecer, fazer alguns agradecimentos à presença de todos os empregados, alguns representantes, operadores portuários, o presidente do OGMO, presidente do sindicato e parabenizar o estudo sobre o plano de desenvolvimento do complexo

industrial do porto do Pecém aqui apresentado. Embora nós saibamos que o Porto do Pecém muito influenciou na queda da movimentação do Porto de Fortaleza, ao contrário do que eles nos tentaram nos convencer na sua apresentação. Não em função do seu píer, do seu calado, das suas instalações, das cargas movimentadas no Pecém, e sim na sua natureza conceitual; que por não obediência à lei 6.830 tornou e torna o porto de Fortaleza menos competitivo. No entanto sabemos da importância do porto de Fortaleza na economia do Estado, conhecemos o seu potencial, a sua força, e não entregaremos o porto de Fortaleza e vamos lutar, por isso já estamos trabalhando na expansão do porto de Fortaleza, hoje já existe uma comissão formada, está presente aqui o presidente ao qual eu quero passar a palavra para apresentar já alguns resultados desse trabalho. O que eu tenho a dizer é que o porto de Fortaleza enquanto eu estiver na presidência e acredito que vocês como representantes do porto de Fortaleza não vão entregar o porto de Fortaleza ao governo do estado, por que ele tem a sua importância para o governo do estado, se ele não está sabendo disso ele tem de ser convencido disso. Passo a palavra então para o nosso presidente.”

**Sr. Bruno Lughetti (Consultor):** “Dra Denise muito obrigado pela oportunidade...eu acho que a senhora nas suas rápidas palavras foi muito feliz, eu gostaria também de endossar as colocações extremamente apropriadas feitas pelo presidente do OGMO, dr. Fred, eu acho que isso é uma questão que dever ser melhor reavaliada. Não deixo absolutamente de tirar os méritos desse trabalho; esse trabalho foi desenvolvido dentro de algumas diretrizes, diretrizes estas que se modificaram. Concordo plenamente pelo que disse a dra. Denise e o dr. Fred, esta questão que estamos assistindo hoje aqui, ela deveria ter sofrido anteriormente uma discussão mais ampla, o porto de Fortaleza, a comunidade portuária do porto de Fortaleza está tomando conhecimento hoje desses planos. Nós nos sentamos uma única vez para que esse assunto fosse amplamente divulgado, nós estamos não discutindo os valores quantitativos que foram demonstrados, nós discutimos e questionamos e vamos lutar por questões conceituais. O porto de Fortaleza não pode perder a importância histórica e presente na economia do estado do Ceará. Nós conhecemos exemplos no resto mundo e aqui no Brasil de dois portos no mesmo estado e que convivem pacificamente de forma lucrativa e desenvolvimentista, quando são atendidos: as vocações de cada um, a finalidade de cada um e dentro de um trabalho de parceria conjunta entre os dois portos. Os senhores que fazem parte de uma agência internacional sabem o que estou falando por que devem conhecer outros portos pelo mundo e aqui no Brasil nós temos um exemplo. Eu como disse a dra. Denise tive a honra de ser indicado para ser presidente de uma comissão que foi estabelecida aqui pelo Conselho de Autoridade Portuária, de acordo com a lei dos portos e de alçada federal. E justamente para nós analisarmos os desígnios e o futuro desse porto, fazendo-se uma reavaliação do plano diretor, que havia sido estabelecido anos atrás. Nós estamos trabalhando já e devemos concluir os trabalhos para que este plano seja reformulado e revisado até o final deste mês, para que a administração do porto tenha os elementos suficientes para trabalhar junto ao governo federal internamente e colocar em prática este plano que nós vamos demonstrar. Nós não estamos dando tanta ênfase, como os senhores estão demonstrando num dos últimos quadros; chamando de estratégia de desenvolvimento do porto de Fortaleza – a importação de trigo e logística, que é uma coisa, uma palavra de significado amplo, contêineres domésticos e um porto turístico. Passou-me a mim, sem tirar o mérito do trabalho de vocês, da importância do trabalho de vocês, para nós, pelo menos a mim souo como uma visão simplista que vocês definiram sem uma consulta, sem um trabalho

conjunto da potencialidade do porto de Mucuripe, do porto de Fortaleza. Talvez os senhores não levaram em consideração que este porto vem trabalhando ativamente com o apoio de todos os membros do CAP (Conselho de Autoridade Portuária) junto ao governo federal para o aprofundamento do calado deste porto; nós tínhamos 10 (dez) metros, já fizemos uma primeira parte do trabalho, já estamos com praticamente com recursos para darmos seqüência e irmos para 13 (treze) metros, estamos imaginando já na revisão do plano diretor a expansão do porto, através de área contígua nossa, já dentro da área portuária. E tudo isso visando trazer ao porto a continuar atendendo à sua própria vocação sem nenhuma competitividade predatória; por que não ganha o estado, não ganha o porto de Pecém, não ganha o porto de Fortaleza. Nós precisamos sempre evidenciar se os crescimentos estatísticos, eles representam efetivamente a vocação daquele porto, tendências novas, novas cargas ou se esse crescimento é um crescimento atribuído a uma competitividade tarifária; e me parece que os senhores não levaram isso em consideração. Então eu não ouvi nada nesse plano, justamente por não conversarmos antes, sentarmos, de forma civilizada olhando os dois planos e trabalharmos para cada porto seguir à sua verdadeira vocação. Inicialmente e eu acompanhei o desenvolvimento do plano do porto de Pecém, em algumas oportunidades; não se imaginava que este porto fosse se dedicar afincamente com a movimentação de contêineres; por que a vocação era outra, a vocação era uma siderúrgica; felizmente para nós ela vai se tornar uma realidade. A refinaria, os senhores talvez não saibam, mas ela já foi definida para o estado de Pernambuco – infelizmente – por razões que nós não entramos no mérito. Nós preferimos discutir as questões não de forma política, mas de forma absolutamente técnica. A refinaria já não vem mais para cá; então estas projeções mostradas aqui – elas precisam ser revisadas, não me parece factível que nós vamos construir uma refinaria em Pernambuco e mais uma no Ceará, e daqui a pouco uma no Rio Grande do Norte, uma num sei onde, sabendo-se que a área de refino é uma área crítica hoje mundialmente falando. Muitas refinarias fechando por ociosidade. Os senhores mencionaram a malha ferroviária da FSN...CSN...FCN...CFN...desculpe...o Itaqui, a interligação, o link com o Itaqui com o Suape, etc, enfim com o Pecém. Agora para cá não. Como se nós não dependêssemos, quando já se tem uma malha ferroviária, não sei se os senhores conhecem, mas temos aqui uma malha ferroviária; que é a mesma hoje. Então isso é algo que deve, já que a abordagem foi – uma visão estratégica portuária do Ceará – mas que em si encerrou apenas sobre Pecém, se falarmos a nível de estado, nunca o porto do mucuripe deverá ficar fora da ampliação dessa malha ferroviária, por que ele tem a sua vocação, e é essencial para o estado. Frutas? Frutas é algo que nós devemos atender e reavaliar muito bem. Primeiro por que nós acreditamos que o porto de Fortaleza é um porto dos contêineres como diz o Francisco, e das frutas, é aqui. Se nós, usando-se a mesma linha de raciocínio que os senhores usaram sobre o que levou ao porto de Pecém em termos de segmentos pesados, vamos dizer, na sua movimentação – siderurgia, refinaria, etc. Fica um pouco difícil entender o porto se dedicando a importação, exportação de frutas. E mais, nós também devemos lembrar que os portos vizinhos não estão dormindo. Eu não sei se os senhores já fizeram alguma visita ao porto de Suape, se não fizeram eu recomendo fazer urgentemente. Por que uma das grandes regiões hoje produtoras de frutas no nordeste chama-se Petrolina. Não sei se os senhores conhecem. Já foram a Petrolina? Acho que não! Petrolina é no estado de Pernambuco. E o porto de Suape, ele está com uma infraestrutura praticamente pronta e ampliação para que parte dessas frutas do Rio Grande do Norte e de Petrolina – no Pernambuco – que parte vem para cá, já não virão mais, no futuro, vão ficar por lá; inclusive com uma malha ferroviária direta ligando o Porto

de suape ao Petrolina. Os senhores abordaram a área do Tocantins e Itaqui, etc. É bom que os senhores saibam também que Itaqui está em plena construção do berço de número 100 (cem), que é dedicado a navios refrigerados, e com instalações refrigeradas para a movimentação de pescado e frutas. Então veja bem que nós precisamos ter atenção na conclusão desses números, olhando-se também o que se passa ao nosso redor, e olhando-se mais diretamente à potencialidade do porto de Fortaleza e o seu papel dentro da economia do estado. O porto de Fortaleza não quer competitividade, nós queremos ter carga por eficiência, nós queremos ter carga dentro das nossas limitações, que todos nós temos, mas que seja e que siga a sua trajetória de um porto com bom retorno econômico e que tenha a sua sustentabilidade financeira, por que sinceramente hoje nós não temos condições no porto de Fortaleza de competir com nenhum Porto inter ou entre portos através de subsídios de tarifas que não leva vantagem absolutamente a nenhum dos agentes. E eu gostaria de encerrar, dizendo aos senhores que dentro deste mês deveremos estar com praticamente todo o arcabouço do plano diretor revisado e podem estar certos que nós vamos demonstrar que este porto tem condições, de um crescimento de ser auto sustentável que um crescimento sólido e continuo ao longo dos próximos anos. Vamos terminar este trabalho, vamos implementar este trabalho, agora nos não gostaríamos absolutamente que este porto viesse a se transformar como esta no seu estudo – como uma vitrine turística. Devemos receber navios de passageiros? Vamos recebê-los. Lógico é papel do estado é papel do porto, mas o navio de passageiros é um pequeno apêndice. Nós temos outros produtos, e outras mercadorias que nós devemos explorar e que nós vamos iremos certamente avançar num plano seguro de expansão. Eu quero agradecer à atenção dra. Denise e aos senhores e parabenizar pelo esforço que os senhores tem dedicado nesse estudo de extrema valia, mas que precisa ser melhor refinado e envolver realmente as partes que estão citadas e fazendo parte, já que se fala em termos gerais no estado do Ceará. Muito obrigado”

**Sr. Francisco José Brandão Filho (FORTSHIP):** “Eu queria fazer mais ainda uma pergunta da apresentação de vocês...eu não vou nem entrar no mérito do cenário invertido que foi criado na apresentação, o trabalho é muito bom mas o cenário é invertido. Por que ao invés de partir de uma economia ou de uma região de uma área de influência até o porto, as possibilidades de porto, não do estado do Ceará como da região, faz o contrário, cria um...encima de um terminal ainda em estagio precário de infra-estrutura, todo um universo e um cenário gigante sobre o que vai acontecer em torno dele. Me lembra até um pouco aquela época da idade media, Copérnico, Kepler...lembra daqueles caras? quando ainda estavam discutindo quem rodava em torno de quem; se era o sol que rodava em torno da terra ou a terra que rodava em torno do sol. Foi feito ai uma menção sobre questão de *swell* e navios de 5 mil toneladas de porte e eu queria tirar uma duvida: ‘esse estudo exatamente o quê é que foi a intenção de demonstrar nessa menção sobre frequência *swell* e navios de cinco mil toneladas de porte bruto?’ ”

**Sr. Shakir Dixon (Intérprete Equipe de Estudo JICA):** “foi feito para estabelecer o índice de calmaria do berço do porto.”

**Francisco José Brandão Filho (FORTSHIP):** “é por que o *swell* que existe lá, eu não vou entrar no detalhe da frequência também, que deve ser exato...em comparação com um navio de 5 mil toneladas, ele praticamente afunda o navio, um navio de cinco mil toneladas não tem condições de atracar no porto de Pecém, e o porto de Pecém sabe disso. A menor *swell* que tiver lá joga um navio desse quebra todos os cabos,

então se vocês fizessem a referência a um navio de 20 mil toneladas seria mais adequado; então um navio de cinco mil toneladas definitivamente não tem a menor condição segura de atracar no terminal de Pecém, por que ele não tem concepção para atracar navio desse porte.”

**Sr. Ney Cardoso (Engenheiro – SEINFRA):** “ele disse que para um navio de cinco mil o pier # 1 não oferece proteção suficiente na época de *swell*”.

**Francisco José Brandão Filho (FORTSHIP):** “então a partir de cinco mil oferece?”

**Sr. Ney Cardoso (Engenheiro – SEINFRA):** “sim”.

**Francisco José Brandão Filho (FORTSHIP):** “não é verdade, nenhum navio com menos de 12 mil toneladas consegue se manter atracado em Pecém.”

**Sr. Ney Cardoso (Engenheiro – SEINFRA):** “quem lhe disse isso?”

**Francisco José Brandão Filho (FORTSHIP):** “eu estou dizendo.”

**Sr. Ney Cardoso (Engenheiro – SEINFRA):** “preste atenção. Eu não sei qual é o tipo de objetivo, mas...eu gostaria de pedir a palavra por favor.

**Francisco José Brandão Filho (FORTSHIP):** “não é por que foi feito uma reunião, com uma...foram feitas duas reuniões que foi informado que para mostrar para a sociedade, o quê? Quê tem um plano elaborado ditatorialmente o quê vai ser feito? Ta se falando em construir novos quebra-mares; eu pergunto foi feito uma modelagem reduzida do porto? Influência de água como é feito no Japão? Como é feito nos Estados Unidos? Ou vai se construir mais 1 bilhão de Reais de quebra-mares para descobrir que o *swell* afeta qualquer embarcação?”

**Sr. Ney Cardoso (Engenheiro – SEINFRA):** “bom dia a vocês meu nome é Ney, engenheiro civil, sou consultor da Secretaria da Infra-estrutura no momento, tenho uma ligação antiga com a Companhia Docas do Ceará, por que aqui iniciei minha formação profissional, esse prédio aqui foi a primeira obra que eu participei como estudante de engenharia ainda, colega ali o dr. Leopoldo ainda aqui nessa casa. E eu pediria a paciência de vocês para tentar esclarecer aqui alguns pontos aqui que não ficaram muito claros, pelas perguntas. Primeiro, o objetivo da reunião, eu fiquei surpreso com a colocação; mas o que está-se buscando é trazer as informações ainda na metade do estudo para que possam as pessoas opinar e agregar informações adicionais que por um acaso o estudo não tenha capturado até agora. Esse é objetivo da reunião. Estamos fazendo isso na universidade, estamos fazendo isso na região do Pecém, estamos fazendo isso na FIEC e estamos fazendo isso aqui na Companhia Docas do Ceará; acho que quanto ao objetivo do estudo da questão é essa, quer dizer, trazendo para que as pessoas tenham conhecimento o estudo prossegue e estará aberto a partir disso; é claro que num primeiro momento do estudo você está coletando dados, você está processando informações, você está tratado essas informações até que você tenha um mínimo de condições de formatar essas informações para apresentar à sociedade; e nesse estágio que o estudo está atualmente, quer dizer, essas informações foram coletadas, foram processadas, e o governo do estado não interfere diretamente e em absolutamente em nada disso ai. Por que senão se perderia o sentido, o sentido de se buscar uma cooperação técnica é exatamente procurar uma visão isenta e descompromissada com qualquer interesse local. O estado ao fazer isso, teve esse objetivo. Portanto não interfere em absolutamente nada disso ai , ao não ser de dar

apoio logístico, propiciar as facilidades e os contactos, para que os técnicos da JICA possam coletar essas informações – esse é o objetivo da reunião – acho que ficou claro quanto a isso. Ou seja não é um planejamento imposto do governo do estado, não tem nada disso; é um estudo que feito por uma equipe técnica isenta que está trazendo nesse momento para que mais pessoas tomem conhecimento dele, para que mais pessoas agreguem informações que possam ter passado despercebido ou que eles tenham tido uma compreensão diferente. Essa compreensão é deles, o não é a compreensão do governo do estado, o governo do estado não está impondo qualquer tipo de compreensão, senão perderia o próprio sentido o trabalho que foi contratado. O segundo ponto que eu gostaria de esclarecer, diz respeito à inserção do complexo portuário cearense no contexto nordestino, em nenhum momento, ficou o entendimento para nós de que o porto de Fortaleza é um adorno turístico; tanto não é que o estado do Ceará desde de 1995 busca transferir para o governo do estado a responsabilidade da administração do porto para fazer a integração. Se isso é bom ou é ruim não me cabe tomar partido nessa discussão, mas o fato é que é preciso ficar bem claro que ao governo do estado a preocupação não é o porto, a preocupação é o estado do Ceará, o porto tem para nós a mesma importância que tem a energia, que tem a estrada, que tem os recursos hídricos; claro que a cada gestão setorial ela tem que buscar otimizar e melhorar seus resultados o máximo possível, quanto a isso não tem dúvida, esse não é o foco, não é a questão central do governo do estado – se o setor portuário do estado vai muito bem – ele pode até, ir pior do que poderia, se isso for melhor para o estado; a otimização que interessa é a otimização do conjunto do estado, não é a otimização portuária. Estamos falando aqui da responsabilidade do governo, a responsabilidade da gestão setorial, é sim otimizar sua área, ela está aí para isso. Mas do ponto de vista do governo do estado não interessa obviamente a otimização de um setor específico, interessa o conjunto da economia estadual, isso é o que interessa. E o papel de Mucuripe aqui...por favor...um minuto só. O papel do Mucuripe é absolutamente decisivo e fundamental para o estado do Ceará; tanto que o estado buscou até essa alternativa de tentar uniformizar...eu não vejo muito sentido essa...eu sou cria daqui das docas, nasci aqui e por acaso as circunstâncias da vida me fizeram estar atuando em Pecém, na implantação de Pecém; não tem muito sentido isso, o sentido aqui é o que nós podemos fazer para a economia do estado como um todo. Não podemos nos dar o luxo de ter uma infra-estrutura como o Mucuripe e tirar dela menos do que nós podemos tirar para a economia do estado. Ela tem que ser maximizada em todos os aspectos, essa é a função da gestão setorial. Por que isso vai ser bom para a economia do estado, nós somos um estado pobre, não podemos nos dar o luxo de infra-estrutura sub utilizada. O foco maior aqui dado às questões de Pecém, evidentemente, eram as motivações iniciais da cooperação internacional; esse trabalho eu estou tomando conhecimento de que tem essa comissão trabalhando no planejamento, e nós esperamos sinceramente, honestamente que possamos fazer mais assim que a comissão tiver um trabalho num estado com o mínimo de formatação uma reunião dessa mesma natureza para discutir o trabalho. Abrindo mais, quer dizer, quanto mais pessoas, quanto maior o número de interessados, e principalmente do usuário. A equipe da JICA não obteve essas informações do governo do estado somente, ela foi a todos os portos do nordeste, foi a Petrolina, foi ao sul do Piauí, foi ao cliente, foi à economia, perguntar quais eram as expectativas, quais eram as necessidades. Não foi o governo do estado que deu essa informação, nós estamos recebendo a informação da mesma forma que os senhores. Vamos trabalhar juntos, vamos descobrir dessa manifestação de necessidade da clientela; isso é o que tem que ser o nosso farol. É esse o objetivo do governo do estado – quando fez essa

cooperação, quando abre essas informações, quando busca opiniões contrárias, a favor, de todo tipo possível; é isso que nós estamos querendo. Acho que eu já falei demais e abusei um pouco da paciência de vocês, mas espero que eu tenha contribuído esclarecer.”

**Sr. (não identificado):** “Olhando no aspecto geral, a gente nota a tendência do governo de na parte do Pecém; pelos pleitos que nós fazemos à união, de cotação orçamentária, que são migalhas que a gente pleiteia; e essa notação orçamentária da união, é disputadíssima pelo Pecém, para o governo, o governo do estado leva dois terços do que a gente pleiteia junto ao governo federal. Haja visto que, quando eu cheguei aqui, nós chegamos aqui em noventa e cinco, tinha 13 milhões que a união tinha destinado para nós, e o governador Tasso Jereissati desviou os 13 milhões para o Pecém. A gente contactou com a bancada federal para que a gente consiga essa migalhazinha para o melhoramento da infra-estrutura do Mucuripe. É isso o que eu tinha a dizer.” No governo passado foi dois terços da verba do...de quantos milhões ooh? Dois terços foi desviado para o Pecém.”

**Sr. Ney Cardoso (Engenheiro – SEINFRA):** “Se isso servir de consolo já faz três anos que não vai um centavo do governo federal para o porto do Pecém. É por que o cenário nacional está difícil mesmo, eu não creio que seja mesmo uma distorção no Ceará de jogar para um lado e para o outro. No papel lá, é isso que eu estou tentando explicar a conjuntura. O problema não é...quer dizer se a gente aqui tivesse recebido 200 milhões, e se o Pecém tivesse ficado com todos os 200 milhões e nenhum tostão tivesse vindo para o Mucuripe, ai eu vestiria a carapuça de que o governo não estava dando a devida importância a Mucuripe. Não foi esse o problema, o problema foi – um recurso federal; o governo federal teve suas dificuldades e nesse período secou a torneira para cá. Pode ter certeza absoluta que o governo do estado é um aliado forte para arrancar dinheiro, para Mucuripe, para Pecém, para onde for possível trazer dinheiro para o Ceará; não interessa, tem o apoio do governo.”

**Sr. (não identificado A):** “Eu vejo como demagogia,...quando se fazem estudos e classe mais atingida normalmente é o usuário do porto, nós armadores que trazemos os navios para cá e custeamos o porto. As pessoas que trabalham dentro do porto, pelo menos os operadores portuários, sindicatos, agências marítimas, e como nós recebemos as informações, as preliminares dos estudos, nós vimos uma série de erros que, nós que trabalhamos no dia-a-dia – da parte do armador que tem todo o contacto com todo mercado da região; ou seja, Ceará, Pernambuco e Rio Grande do Norte. A parte de navios frigoríficos que eu tava ouvindo falar. Hoje em dia, isso está contra-mão, as cargas estão saindo de navios frigoríficos, que tem um índice de avaria muito maior e estão passando para contêineres – razão pela qual a quantidade de contêineres refrigerados aumentou estupidamente nos últimos anos. Só mais um ponto...a construção do Pecém; foram consultados vários setores: indústria, comércio, vários entendidos do assuntos; só que ninguém conversou com a pessoa que iria trabalhar no porto, operadores portuários ou as agências como os próprios armadores. Colocaram lá dois guindastes que hoje são, pelo menos como se ouve falar na beira de cais – sucateados já, sem manutenção e sem utilidade nenhuma. Acho que primeiro de tudo vocês escutaram a comunidade de Pecém; Pecém, até alguns anos atrás era uma colônia de pescadores, evidente que tudo for para lá vai ser espetacular; vocês estão tirando eles empregos de pesca e colocando em empregos de cais. Vocês os estão trocando de emprego. Maravilha! Mas a demanda de carga que foi reduzida aqui no porto do Mucuripe e o porto do Pecém, tem impacto total com o porto...não tem por

onde fugir...navios das empresas Maersk e Hamburg Süd que hoje escalam o porto do Pecém, não escalam aqui, não tem como escalar. Mas isso impacta diretamente na movimentação de carga do porto do Mucuripe sim; as cargas que não foram afetadas, realmente, jamais seriam afetadas, o mercado é uma constante mudança. A dez anos atrás, o camarão e a castanha era o reinado deles aqui no estado do Ceará, hoje esse perfil mudou. E a cada ciclo você vai tendo essas mudanças, mas em termos de saída de contêineres, seja para o porto do Mucuripe, seja para o porto do Pecém. Sai mais para o Pecém e isso tem mais impacto para o porto do Mucuripe. E só a última indagação que isso até sirva de subsidio para que quando eles forem dar continuidade nesse estudo para que eles façam com mais propriedade. O pessoal da comunidade de Pecém ou os estudantes da universidade, da UECE essa pessoas devem ser ouvidos; mas esse pessoal da universidade eles estão começando, ou melhor, estão tentando começar na vida profissional. Acho que a primeira classe que deveria ser consultada, discutida, seria quem já no front trabalhando no porto..."

**Sr. Ney Cardoso (Engenheiro – SEINFRA):** “eu acho que eu não fui muito claro quanto a essa explicação ...”

**Sr. Convidado (não identificado A):** “não, não, você foi claríssimo...Eu falo isso por que eu sou usuário dos dois portos, eu trabalho nos portos eu tenho serviço que escalam o porto do Pecém, eu tenho serviços que escalam o porto do Mucuripe. Mas é uma coisa realmente predatória. O porto do Pecém inclusive para nós é uma coisa boa. Por quê? Por que você tem condições de ter competitividade, custos; o porto de Suape já ta com quatro *portêiners* lá no porto, para operar; daqui a algum tempo o porto de Suape vai ser um problema sério p’ra gente e para o estado do Ceará. Lembro a movimentação, o grande aumento que você teve em 2003 – 2004 deve-se também a paralisação daquele porto; ficou praticamente parado. Os armadores saíram de lá, e transferiram ou uma parte das cargas deles, ou migraram para o estado do Ceará, outra parte também para o porto de Salvador. Eles agora estão retornando; o porto de Suape, você sabe que quando ele cresceu o ano passado? 40% e vai crescer muito mais esse ano. É o retorno das cargas locais e eles também vão pegar outras cargas.”

**Sr. Ney Cardoso (Engenheiro – SEINFRA):** “deixa eu falar uma coisa para você; primeiro, deixa eu repetir por que eu acho que eu não fui muito claro. As informações que você ouviu inclusive com relação às navios refrigerados, etc; elas não foram prestadas pelo governo do estado. Foram os clientes; quem passou esse tipo de informação foram as atuais empresas que hoje estão trabalhando em grandes projetos de produção de frutas no Ceará. Portanto essa não é uma questão de criação de empregos tanto faz se é um seja de um jeito ou de outro, não interessa p’ra mim, o interessa que a produção do Ceará seja vendida lá fora. Se ela vai de container ou se vai de navio refrigerado isso é um detalhe que realmente não tem muita importância; a grande dificuldade, e taí o motivo de várias reuniões dessa, isso é aquela história da estatística, todas essas informações eles procuraram obtê-las junto aos clientes, mas certamente eles não cobriram 100% da clientela, então é muito provável que você não tenha sido ouvido. Mas eu garanto a você que alguém da sua área foi ouvido, por que como eles saíram coletando informações numa forma por amostragem, é muito provável que você seja uma pessoa que não foi ouvida, mas certamente alguém da sua área foi, certo? Por amostragem. Da mesma jeito que nem todos 100% de produtores foram ouvidos; mas vários deles, significativos, mais importantes estatisticamente significativos foram ouvidos. As opiniões aqui colocadas no trabalho, foram opiniões

Obtidas diretamente com a clientela; as necessidades, as visões deles não necessariamente reproduzem as visões que o próprio governo tem. Muitas delas não batem, não conferem; aí nós precisamos saber onde a gente está errado. Por que se a clientela está achando outra coisa, então a gente o quê é que tem de diferente. Mas com relação à comparação que você fez com o Suape; pessoalmente, essa é uma opinião pessoal do Nei, não é do governo do estado; não tenho essa autoridade nem delegação para falar aqui pelo governo do estado. Eu não tenho nenhuma dúvida de que o Ceará, ou Rio grande do Norte, ou Pernambuco ou quaisquer um dos estados do nordeste consiga ir muito além agora sozinho. Nós só vamos daqui p'ra frente, nós só vamos se formos todos juntos. O que aconteceu aqui nos últimos tempos no Ceará especialmente, por que o conhecimento mais de perto, nós tínhamos um certo estoque de infra-estrutura e gastamos este estoque. Nós precisamos ter um desenvolvimento regional, hoje o problema Ceará, o problema Pernambuco, o problema Rio Grande do Norte é um problema menor. O nosso problema maior é nordeste, a gente tem de crescer juntos aqui, senão eu não cresço mais, eu vou esbarrar. Eu não vou ter para quem vender essa produção, que a gente tanto esforço faz para aumentar. Esse é o problema. Então, o fato de Suape estar crescendo, para mim é uma notícia extremamente oficiareira. Certo? Quer dizer, como da mesma forma eles devem ter essa mesma visão quando eles olharem para cá e virem o Ceará crescendo. Só vamos se formos juntos senão não vamos. É mais ou menos como a lei da gravidade, goste ou não ela é.”

**Sr. Convidado (não identificado A):** “Quando você falou que está pesquisa foi feita diretamente com os clientes, e que eles externaram as suas vontades, e expectativas, com relação à projeção das suas cargas e o que importa para o resultado do trabalho é a opinião do cliente; claro que o cliente está pedindo para que se faça melhorias no porto do Pecém, por que para o cliente o que representa lucro é o preço que ele vai pagar. Como o preço que o porto do Pecém está cobrando é significativamente menor que o porto de Fortaleza, já começa então a ter resultado, por que os preços que estão sendo praticados subsidiados; aqui não, aqui toda infra-estrutura portuária, todos os custos têm de ser rateados dentro da tarifa que é cobrada né? Então aí começa uma coisa difícil do cliente, para ver o que ele quer, por que ele vai para o mais barato.

**Sr. Ney Cardoso (Engenheiro – SEINFRA):** “você tocou num ponto importante que é a questão do par ou ímpar; então não vou entrar na questão se foi por isso, está subsidiado, não vou! A visão que nós temos disso é um pouco diferente que dizer, primeiro como eu falei ainda pouco...o estado não está preocupado se o negócio portuário do Pecém está otimizado mas ele está sim preocupado com a quantidade de dinheiro que ele está pondo lá dentro. Você viu o número do subsídio que foi apresentado aqui na discussão. Esse ano suponho que deve ser bem menor; o estado não pretende que isso prossiga; esse assunto dois três anos para dar o empurrão inicial, ok. Daqui p'ra frente não há isso, tanto é assim que nesse planejamento, o que nós achamos - a opinião da JICA, opinião da clientela, etc, o nós achamos na secretaria hoje é que esse terminal de contêineres deve ser uma parceria público-privada ou totalmente privada. Na experiência internacional não é razoável o privado fazer investimentos em quebra-mar, mas no terminal de contêineres sim. O mundo está cheio disso, então a nossa expectativa a nossa esperança hoje é: que nosso investimento no futuro, aí se restrinja àquela coisa de uso público, o quebra-mar vamos dizer assim; mas o terminal em si, nós necessariamente esperamos que seja um investimento privado. Não é? Quer dizer, ou seja, o negócio contêineres no Pecém é um negócio que tem que andar com as próprias pernas e tem que sair e não pode ser

peso para as costas do estado. Evidentemente que como o estado faz com várias outras atividades, ele dá durante algum determinado período alguns incentivos, algumas proteções, fazemos isso com FDI, fazemos isso de diversas maneiras no estado; apoiar os segmentos econômicos enquanto eles são muito frágeis para andar com suas próprias pernas. Mas como objetivo? Como meta? Não, não! Ele tem que andar sozinho, esse terminal de contêineres do plano de curto prazo, nós sinceramente não estamos pensando em que isso será um investimento nas nossas costas não. Isso será um investimento privado, na pior das hipóteses, uma parceria. O negocio portuário tem que andar com suas próprias pernas não pode ficar nas costas do estado, o estado tem mil outros problemas para resolver; não posso ficar carregando porto nas costas, essa é a visão clara. Agora logicamente nós apoiamos este e outros setores por determinados períodos por determinado tempo, até o projeto andar com as próprias pernas; mas como planejamento? Como escola? Não! Não dá o estado tem outras obrigações seríssimas que ainda não está conseguindo cumprir; não posso estar desviando tudo para isso aí. Acho que já falei demais. Muito obrigado pela paciência de vocês.”

**Sr. Jose Ribeiro Lobo (Presidente – Sindicato dos Conferentes):** “nós ouvimos atentamente a demonstração, do planejamento, do estudo do plano de desenvolvimento industrial do porto de Pecém dedicamos todos os tópicos apresentados e não nenhuma vimos referência ao aspecto social, à situação dos trabalhadores. Ninguém se preocupou em demonstrar as repercussões que ocorreram em relação à implementação do porto de Pecém e as conseqüências – se foram favoráveis, desfavoráveis. Quando houve a noticia da construção do porto, essa noticia foi divulgada e nós nos apressamos em conhecer o que seria a entidade que iria administrar o porto, como seria essa administração, por que temos uma grande preocupação em preservar o direito dos trabalhadores. Na época se falava, recorde-se que 2002 era um ano de política e falava-se que o Pecém tinha sido um investimento muito alto e que ele torna-se-ia um elefante branco. Todo mundo sabe aqui, quem acompanha a vida do estado sabe disso Então houve uma pressa imensa dedar finalidade àquele elefante branco. A destinação a principio era de dar suporte à uma refinaria e à uma siderurgia como todo mundo, isso aí é notório. E como o meu investimento na refinaria e da siderurgia vieram, então tinha de por aquilo para funcionar. Então nós tomamos conhecimento que havia criado uma empresa chamada Cearáportos, que iria administrar o terminal do Pecém, nós procuramos a delegacia regional do trabalho – que é o órgão competente para tanto, para que ela chamasse as empresas para conversar; vamos conversar, como seriam essas como seriam essas relações de trabalho, e ela numa posição muito autoritária disse que não iria sentar para conversar com trabalhador não; e nunca sentou, e quando sentou foi para impor, através dos seus dirigentes que seria daquele jeito. E elaborou um documento que foi chamado de regulamento do porto de Pecém, o que ela diz textualmente: aqui só trabalha que eu quiser. Esquecendo que existe uma lei que disciplina as relações dos trabalhadores portuários. Apostou a Cearáportos, por que o estado é o autor de pleitos na justiça; tanto a Cearáportos quanto o governo do estado, os dois apostaram na morosidade da justiça. Até hoje não houve distribuição por que nós sabemos que nossas instituições são forçadas. O estudo apresentou aqui uma projeção de empregos, ta lindo o mostruário, parabéns! Mas ele não procurou os desempregos que foram causados, a miséria que foi trazida aqui para o Mucuripe; até as prostitutas foram atingidas, por que houve um desvio dos navios para o porto do Pecém. Essa comunidade toda aqui não só a comunidade que labuta diretamente, mas a

comunidade que participa diretamente foi atingida. Agora recentemente tivemos uma redução drástica, muito drástica no ganho dos trabalhadores, por quê? Por que o porto se demonstra, subsidiado, e demonstra um prejuízo de 2 milhões e qualquer coisa no ano. Que tem essa chance, essa oportunidade de oferecer o preço que tira os navios daqui, que desemprega pessoas daqui, e que leva o trabalho para lá e não se preocupa com o mal que está causando a comunidade aqui. Uma empresa que tirou agora os seus navios que operavam no porto do Mucuripe, isso resultou numa diminuição drástica de uns 40% ou mais no ganho dos trabalhadores. Quem é que olha para isso? Eu não vejo ninguém falar, eu não vejo nenhum estudo; dizendo: olha isso aqui, isso aqui vai haver uma compensação, os trabalhadores de qualquer maneira vão ser compensados. Eu recorro que quando houve uma solenidade com a presença do presidente da república, e o porto do Pecém, nós fomos convidados; convidados para fazer números. E eu disse ao presidente que infelizmente não está aqui, ao presidente do sindicato dos trabalhadores portuários que não iria. Eles nunca me chamaram para nada, nunca conversamos, nunca quiseram saber dos trabalhadores. O quê é que eu iria fazer lá? E o presidente do sindicatos dos portuários atalhou de qualquer maneira e queria uma palavra do governador – que na época era o governador Tasso Jereissate. O esforço dele foi tão grande que ele conseguiu. Atalhou o governador e disse: “governador e os trabalhadores do porto do Mucuripe, governador? O governador bateu no ombro dele e disse: “não se preocupe meu filho, você terá muito trabalho lá no porto do Mucuripe ” aqui você não entra, em outras palavras né? E nós ainda estamos na justiça, justiça morosa. Por que nós entendemos que há um desrespeito muito grande, há uma insensibilidade por parte do governo do estado para com os trabalhadores. Será que o governo do estado sabe que os trabalhadores estão passando necessidades? Que suas contas de energia estão sendo cortadas? Que falta o gás de cozinha para ele cozinhar? Falta o transporte para levar o filho ao colégio? Que ele está naquela enorme lista de inadimplentes que a mídia fala tanto dos colégios, eu fico triste como trabalhador assistir a essa palestra que foi muito importante, importantíssima e não vi uma só referencia aos trabalhadores. Essa era minha palavra que eu queria deixar registrado aqui.”

**Sr. Petrônio Magalhães (Consultor e ex-empregado da Cearáportos):** “gostaria de me manifestar aqui como gente que tem uma ligação muito forte com a companhia muito mais do que como consultor, por que como consultor eu ficaria numa posição incomoda mas assumindo esse caráter de ter me iniciado profissionalmente aqui. Assisti essa companhia, com a criação da companhia, Mucuripe tornar-se porto organizado, que um conceito que permaneceu depois de 1993 com a edição da lei 8.630 e depois vi o surgimento do Pecém, do terminal portuário do Pecém como é designado oficialmente né? Por que o porto do Pecém não é porto organizado, não dispõe portanto de terminais legalmente de uso público e contém uma serie de contingência as que o caracterizam de forma diferenciada do porto de Fortaleza. Mas essa reunião de hoje me parece que é a primeira oportunidade que se tem das idéias com respeito ao desenvolvimento portuário defendido por aqueles que trabalham nessa atividade na Companhia Docas do Ceará ou próxima dela, com o porto do Pecém com o governo do estado. Acho que isso poderia ser um momento auspicioso por uma abertura de discussão. Diversos pontos foram levantados aqui, e o Ney colocou muito bem e com muita precisão a idéia de que essas propostas são quase que uma provocação de discussão, mas do que uma imposição do governo do estado como uma verdade acabada na cabeça de quem quer que seja. Então nós devemos aproveitar essa oportunidade; e se o governo do estado ao contratar o trabalho da JICA ao invés

de trabalhar em um plano estratégico ou em plano de desenvolvimento portuário do estado, como o governo do estado da Bahia está tentando fazer, embora todos os portos de estejam sob a jurisdição da Companhia Docas da Bahia, a exemplo do que acontece no Pará todos os portos do Pará são da Companhia Docas do Pará, ou no estado do Rio de Janeiro ou no estado do Rio Grande do Sul. A divisão de dois senhores no porto do estado traz dificuldades muito sérias. Basta a gente dar uma voltinha ali no estado do Pernambuco e verificar a briga muito longa que houve entre Recife e Suape e quando finalmente o governo federal resolver colocar o governo federal sob o mesmo comando; aliás lá eles não consideram o porto como infraestrutura, não é da secretaria de infra-estrutura, não é da secretaria de desenvolvimento econômico, porto como instrumento de desenvolvimento econômico, não com a visão simplista de infra-estrutura. Então essas novas abordagens deveriam ser levadas em conta, acredito que a abordagem do estudo do Pecém tem de levar em conta a questão além da existência do porto Mucuripe, evidentemente a JICA não avaliou com a mesma profundidade que avaliou para Pecém as possibilidades de desenvolvimento de terminais de contêineres aqui. Isso evidentemente não era papel dela. O propósito do estudo era verificar as possibilidades de desenvolvimento numa atividade que venha crescendo no porto do Pecém e da qual não havia notícia oficial pelo menos, de perspectiva de desenvolvimento no Mucuripe, haja vista que no site da companhia docas do Ceará o plano de desenvolvimento do porto fala em um desenvolvimento de terminal turístico, áreas turísticas, etc, de modo que não foi impropriedade que os consultores da JICA, com certeza, essa premissa como uma das coisas que podiam ser avaliadas. Acho que se essas proposições estão sendo revistas nada melhor do se chegar e se trabalhar junto, trabalhar junto e ir até a dimensão da região. Parece-me que a vocação para terminais de navios frigoríficos do porto de Natal – é indiscutível. O porto do Natal está totalmente estruturado para embarque, operação de navios frigoríficos, de porão frigorífico, navios reefer. Tem condições naturais para isso, não tem outra carga para movimentar, senão algum navio de trigo que vai descarregar por lá etc. De modo que a gente tem de avaliar o que está acontecendo no Suape, e o que está acontecendo no Itaqui. Que a poucos anos atrás quis estudar mas não conseguiu completar o porto como centro logístico. Idéia que é novamente levada aqui e que inclusive é proposta nos estudos da Unktad mais recentes, no final do século passado, portanto a poucos anos atrás - dos portos funcionarem como centro logístico. Agora, um porto funcionar como centro logístico tem a ver com uma dimensão portuária que vai além das estruturas que estão nas suas vizinhanças, as chamadas instalações lindeiras. Ela vai para o conceito do porto cidade, do porto zona de produção, do porto com dimensão muito maior do que normalmente se leva em conta. O desenvolvimento do transporte de cabotagem no porto de Fortaleza, ou de uso doméstico, tem relações com a possibilidade de desenvolvimento de transporte internacional, com a intensificação de transbordo. Os transbordos deverão aumentar, essa é a tendência mundial; e isso tem de ser avaliado, de outro lado os navios de contêiner post-Panamax típicos para o tamanho de 5 mil TEUs são de calados da ordem de 12,5 m, como os que estão atualmente em utilização pela Hamburg Süd aqui. Enquanto a Maersk que é uma das principais usuárias do porto do Pecém, trabalha com navios com capacidade menor, mas com calados máximos, maiores que 12,5 m. então há uma certa especificidade...a comunidade portuária aqui de Fortaleza junto com a direção da companhia e junto com a Cearáportos poderiam chegar e fazer um trabalho bastante interessante para a definição de estratégias, nós não podemos ficar na disputa de recursos, na disputa de navios, na disputa de cargas, de forma predatória, de forma como se a gente tivesse

“dinheiro para tio” (que é uma expressão típica da nossa terra). Então eu acho que a gente deve aproveitar todo esse momento onde houve um certo entrosamento de idéias para construir um momento, uma oportunidade de encontro, de busca de consenso para que a gente possa chegar e caminhar juntos. Eu convido a todos para que isso seja tornado efetivo. Assim a Docas do Ceará através de suas idéias de rever o seu plano de desenvolvimento, deverá colocar com um dos componentes (na minha opinião) os conflitos que possam existir com as atividades do porto do Pecém e como superá-los. Essa superação deve passar em último lugar pelo confronto competitivo de tarifas. Muito obrigado”

**Dr. Koji Kobune (Engenheiro & Líder Equipe de Estudo JICA):** “As diretrizes do nosso estudo foram estabelecidas por meio dum acordo entre os governos federal e estadual e a JICA. o foco do nosso estudo é o desenvolvimento do porto do Pecém, embora tenhamos discutido os respectivos papéis de ambos os portos. Não tenho nenhuma preferência por ou outro porto, o que sei é que é para o crescimento do estado do Ceará é preciso um terminal de contêiner efetivo. Se o porto de Fortaleza puder oferecer as mesmas condições de trabalho que o de Suape, todos ficaremos contentes. Se não houver essa melhoria no sistema escoamento no estado do Ceará, usuários e exportadores terão de usar o Suape com custos adicionais. O que ambos os portos de Pecém e de Fortaleza devem resolver é a questão urgentíssima da implementação de tamanha instalação no estado do Ceará e se ela está apta para absorver a demanda dos atuais e futuros clientes. Quanto aos investimentos privados até se pode também pensar no porto de Fortaleza. Para concluir deixo no ar a seguinte pergunta: como o Ceará pode conseguir um novo terminal de container?”

End of discussion

## (6) Apresentações e Discussões no GTP

### 1) Introdução

O Sr. Shinichiro Tanimoto, Consultor sobre Considerações Socio Ambientais da Equipe de Estudo da JICA juntamente com a representante da SEINFRA, a geóloga Sra. Márcia Coutinho, apresentou o estudo sobre o Plano de Desenvolvimento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém desenvolvido pela equipe de consultores da JICA, bem como explanou os temas a seguir: Conceitos Básicos do Desenvolvimento do Porto do Pecém, o Plano de Desenvolvimento a Curto Prazo, Considerações Socio Ambientais, Qualidade de Vida, Mudanças na Linha Costeira, Medidas de Proteção, Impacto na Pesca e Impacto no Turismo.

### 2) Discussão

**Sr. Júlio Cruz (Proprietário do Restaurante Porto do Céu):** “ele comentou acerca da construção da nova linha ferroviária, e indagou: ‘seria mais uma linha férrea? Desarticulará esta a linha já existente? Continuará o transportador de correia?’”

**Sra. Márcia Coutinho (Geóloga – SEINFRA):** “Seria mais um reforço, é aquela questão da Transnordestina, somente para o escoamento da produção. O transportador de correia inclusive está sendo licenciado.”

**Sra. Ângela (Representante da Escola Luís Pereira Gomes):** “ela perguntou quando começariam essas obras?”

**Sra. Márcia Coutinho (Geóloga – SEINFRA):** “temos um período de seis anos, não sei exatamente precisar a data, mas tem de ser implementado dentro desses seis anos”

**Sr. Daniel Batista da Silva (Pescador – Colônia de Pescadores da Taíba):** “ele mencionou que há entre os pescadores uma preocupação concernente à poluição do engolimento da população por conta desse volume de progresso, bem como uma preocupação acerca da erosão e o desaparecimento da cultura local.”

**Sra. Márcia Coutinho (Geóloga – SEINFRA):** “haverá a preparação da população de forma profissionalizante para que os locais possam ser usados; haverá também um aumento na área de pesca.”

**Padre Antônio (Paróquia do Pecém):** “ele disse que é bem sabido por todos que o progresso traz muito benefício, mas também traz consigo muito prejuízo para a cultura e para os costumes e valores das pessoas. Ele acrescentou também que os responsáveis por esse projeto desenvolvimento têm de ser bem claros a respeito do realmente vai acontecer com a comunidade, o que pode e não vir a se passar com a comunidade, de forma que haja uma grande transparência em tudo e que a comunidade não seja enganada.”

**Sra. Márcia Coutinho (Geóloga – SEINFRA):** “ela disse que aquela reunião já era um tipo de abertura para a comunidade e que se está tentando manter a população informada, pedir sugestões, opiniões e ver qual é o pensamento da população; pois isso é uma preocupação do estado.”

**Padre Antônio (Paróquia do Pecém):** “ele disse que a realidade do Pecém é que uma comunidade basicamente formada por agricultores e pescadores; e ele adicionou que a capacitação do pessoal é mais do que necessária.”

**Sra. Márcia Coutinho (Geóloga – SEINFRA):** “ela disse que desde o começo esta é a preocupação do estado, é tanto que desde o começo das obras do porto há o GTP, que serve de apoio para a população, pois a população é de grande importância no conjunto, já que a população por que ela é quem vai usufruir dos benefícios e sofrer com os estragos que venha a ser feitos.”

**Sr. Viera (Secretário de Desenvolvimento Econômico):** “ele disse que acha muito importante que a própria população se conscientize da capacitação, para que ela queira se capacitar. Ele também falou que dever ser enfatizada nas escolas e demais lugares que os melhores cargos são ocupados por quem está melhor preparado, capacitado; assim sendo que é de prima importância a capacitação da população.”

**Sr. Francisco Ribeiro (Presidente da Associação Colônia):** “ele comentou que o todo progresso também traz prejuízos e que para que se hajam modificações tem de haver também a preocupação com a educação, com a segurança, com a melhoria das escolas, haja visto que muita gente irá se mudar para a cidade.”

**Sr. Viera (Secretário de Desenvolvimento Econômico):** “ele disse que deve-se haver uma preocupação também com o fato de que por conta da chegada de outrem a o população não perca seus costumes locais, seus valores morais. Ele também enfatizou a preocupação com o policiamento, com a prostituição e finalizou dizendo que o governo deve atentar para que essa infra-estrutura não mude a estrutura da população como um todo.”

**Sra. Diná (Diretora da Escola Edy Alcantra Moura):** “ela disse que a escola recebeu quarenta e cinco alunos novatos que a escola já não tem mais capacidade. Ela mencionou que há de se pensar que esse desenvolvimento pode trazer uma maior quantidade de pessoas, e o que se fará para comportar todo essa demanda de alunos. Há alunos das regiões circunvizinhas e também alunos de outros estados e que a procura maior dos alunos é pelo turno da manhã, e há uma certa reclamação por parte dos alunos locais, bem como indagam eles por que os alunos de fora ocupam as vagas do turno manhã quando nós, nativos não as conseguimos. Ela completou sua intervenção perguntando como será daqui a seis anos com o decorrer desse projeto se a escola prometida não for de fato construída”

**Sr. Viera (Secretário de Desenvolvimento Econômico):** “ele disse que há problemas que devemos atentar como o número de estabelecimentos comerciais pois os mesmos são construídos durante o pico da construção e depois que a construção acaba muitas dessas pessoas sofrem perda financeira, já que tem de fechar suas portas devido ao enfraquecimento do movimento de negócios, ou seja os mesmos tem prejuízos. Ele mencionou que esse são problemas que devem também ser avaliados.”

**Padre Antônio (Paróquia do Pecém):** “ele disse que há uma grande preocupação com a rua por trás da igreja, pois na mesma, circulam muitos carros pesados e por conta desse tráfego de carros forma-se um lago especialmente depois de chuvas; então há necessidade de se pensar numa infra-estrutura para essa rua.”

**Sr. Viera (Secretário de Desenvolvimento Econômico):** “ele disse que as pessoas não sabem as proporções do estrago que há naquela rua por conta do tráfego intenso de veículos pesados, e por que essa rua foi construída onde antes era um lago; e que há necessidade de ser construído um canal.”

**Sr. Viera (Secretário de Desenvolvimento Econômico):** “ele voltou a enfatizar a que conscientização da população jovem local para a capacitação e por conseguinte a melhoria dos empregos dos mesmos e uma coisa fundamental.”

**Padre Antônio (Paróquia do Pecém):** “ele disse que com respeito à abrangência da educação escolar e sobre a condução do treinamento proposto em questão; há um esquema conduzido pela igreja de treinamento para catequistas, organizado e dividido em setores. Ele concluiu dizendo que deveria se usar esse modelo da igreja e se setorizar esse treinamento para facilitar a participação do povo.”

**Sr. Viera (Secretário de Desenvolvimento Econômico):** “ele disse que deve-se primeiramente levar em conta a necessidade local e por conseguinte oferecer cursos de acordo com demanda local para que se elabore e se conduzam treinamentos com base na demanda local. Ele citou o exemplo do projeto de urbanização da beira-mar do Pecém o qual irá ficar belíssimo; por outro lado ele mencionou que o mangue está péssimo e esquecido, cheio de lixo e muito sujo e que o mesmo é fundamental para a existência do ecossistema.”

**Sr. Daniel Batista da Silva (Pescador – Colônia de Pescadores da Taíba):** “ele mencionou que depois que viu que o sistema de saneamento básico joga os seus efluentes não tratados no mangue ele mudou de idéia quanto a cobrar um sistema de tratamento de esgotos para a sua comunidade; com respeito ao tópico treinamento ele disse que as pessoas estão tendo muita dificuldade de acesso aos treinamentos. Ele citou como exemplo que as pessoas da Taíba para usufruírem desses treinamentos tinham de se locomoverem caminhando ou de bicicleta, por não terem condições de

pagar o próprio transporte. Acerca da urbanização ele disse que deveria haver uma maior interação entre comunidades, prefeitura e pessoal do porto no que tange a esse processo.”

**Sr. Viera (Secretário de Desenvolvimento Econômico):** “ele disse eles próprios deveriam buscar participar e dos cursos e reuniões. Ele também questionou em forma de sugestão concernente ao tema ‘como devemos melhorar a abrangência da educação escolar?’ como se poderia introduzir junto das disciplinas da grade escolar incluir o treinamento profissionalizante, e isso até poderia aumentar o interesse desses alunos nas demais matérias curriculares pois os mesmos veriam de forma prática como é usada a química, a física, etc.”

**Sra. Diná (Diretora da Escola Edy Alcântara Moura):** “ela disse que eles viram de forma prática, por conta de um curso ministrado, como se usar os seus conhecimentos para a vida diária.”

**Sr. Daniel Batista da Silva (Pescador – Colônia de Pescadores da Taíba):** “ele disse que sua preocupação maior era com os impactos ambientais, com a demasiada poluição nas praias; e ainda acrescentou o descaso das pessoas para esse assunto.”

**Sra. Lucineide Mendes (Marisqueira – Representante da Colônia dos Pescadores Z-6):** “ela disse que antes a principal fonte de renda das marisqueiras era a coleta de frutos do mar, a saber, ostras, búzios, caranguejos, no mangue local e que hoje por conta da enorme contaminação do mangue causada especialmente pela descarga de esgotos das casas de veraneios, ninguém mais que comprar os produtos oriundos do mangue; acrescentou ainda que isso trouxe um enorme prejuízo econômico para elas.”

**Sr. Daniel Batista da Silva (Pescador – Colônia de Pescadores da Taíba):** “ele disse que isso está acontecendo por conta do desinteresse do governo municipal e do porto.

**Sra. Márcia Coutinho (Geóloga – SEINFRA):** “ela perguntou se esse problema já havia sido denunciado à SEMACE.”

**Sr. Júlio Cruz (Proprietário do Restaurante Porto do Céu):** “ele salientou a importância da educação como um processo. Ele mencionou que se precisam aprender ofícios, e citou que há muitos alunos formados sem empregos. Temos de ter um direcionamento neste contexto, acrescentou ele, e que devem-se direcionar os cursos para as necessidades das empresas que vierem a se instalar no Pecém. Ele ainda citou como exemplo a existência de duas termoelétricas que são operadas por pessoas do Rio de Janeiro e São Paulo, pela falta de pessoal qualificado na nossa localidade e isso vem acontecendo desde 2002; e como consequência a economia da cidade sofre uma queda, pois o salário dessas pessoas vai para fora. Ele finalizou seu comentário por dizer que dever haver uma maior participação comandada pelo SEBRAE/GTP no sentido de identificar pólos que queiram conduzir essas atividades.”

**Sr. Daniel Batista da Silva (Pescador – Colônia de Pescadores da Taíba):** “ele perguntou: ‘de que forma podemos procurar o apoio para desenvolver projetos de educação ambiental, projetos de melhoria para a comunidade, haja visto que as comunidades tem dificuldade de acesso à essas empresas?’”

**Sra. Socorro (Representante do GTP/Pecém):** “ela mencionou que hoje em dia já há parcerias com empresas como a ENDESA, e que essa empresa patrocinou cursos

de educação ambiental. ainda mencionou que no mês de fevereiro as pessoas que participaram dos cursos de educação ambiental anteriores irão fazer cursos de extensão conduzidos pelo GTP e SEMACE; ela ainda mencionou que no Pecém hoje há um centro de triagem onde empresas doam seus resíduos sólidos e esse resíduos são vendidos para compradores em Fortaleza e o dinheiro arrecadado é revertido em forma de projetos sociais.”

**Sra. Ângela (Diretora da Escola Municipal):** “ela disse que o GTP é um grande parceiro da escola, e faz isso por meio da promoção de cursos.”

**Sr. Daniel Batista da Silva (Pescador – Colônia de Pescadores da Taíba):** “ele questionou a respeito da segurança por conta do crescimento da população da região; e ainda mencionou que devido a esse mesmo crescimento o aumento da marginalidade poderá ocorrer e finalizou perguntando que medidas estão sendo tomadas para isso.”

**Sr. Alairton (Policia Militar):** “ele disse que haviam um número de vinte policiais militares no distrito, e que hoje só há 10; também mencionou que já foram solicitados equipamentos, aumento do número de policiais, mas que essas melhorias são difíceis de se obter; e disse que na Taíba somente há dois policiais para toda àquela área.”

**Sra. Cristina Leite (Proprietária da Pousada Sonho Meu):** “ ela disse que começar qualquer coisa, a cidade tem de ser aparelhada, preparada com escolas, polícia, etc. E acrescentou dizendo que as melhorias têm de ser feitas antes e não depois de começar as obras. E terminou dizendo que há de atentar para que não haja o surgimento de favelas. ”

**Sra. Márcia Coutinho (Geóloga – SEINFRA):** “ela disse que não haverão favelas, e que houve uma preocupação do estado em mandar uma equipe elaborar uma Avaliação Ambiental Estratégica para que não ocorresse favelização; ela ainda acrescentou que esse é o objetivo do Plano de Desenvolvimento a Curto Prazo é exatamente para que possamos avaliar o que vai ocorrer e como podemos nos preparar para isso.”

**Sr. Júlio Cruz (Proprietário do Restaurante Porto do Céu):** “ele disse que se as empresas receberem um incentivo fiscal do governo, como por exemplo redução tributária de 1% a 1,5% para aquelas empresas que empregarem somente pessoas do Pecém, então haverá um considerável aumento no número de empregos, pois as empresas se interessaram em empregar os locais, por conta do incentivo dado pelo governo”

**Sr. Daniel Batista da Silva (Pescador – Colônia de Pescadores da Taíba):** “ele disse que as comunidades tradicionais são as que mais sofrem com o desemprego e com a invasão dos seus espaços de trabalho; ele ainda mencionou que é injusto que se abandone a sua vocação e se inicie outra completamente distinta.”

**Sra. Márcia Coutinho (Geóloga – SEINFRA):** “ela explicou que quando se fala em emprego neste contexto as pessoas imaginam que será algo que irá mudar o que você já sabe fazer; ela acrescentou que há formas de se aprimorar os ofícios das pessoas da comunidade sem mudar as suas vocações, por exemplo, se você é pescador poderá aprender a pescar duma forma melhor, ou seja, cursos dentro da sua própria área. Pois não é justo se mudar alguém duma profissão que ela já vem exercendo por muitos anos.”

**Padre Antônio (Paróquia do Pecém):** “ele disse que na escola deve-se introduzir para os nossos filhos o conceito de valores humanos.”

**Sr. Daniel Batista da Silva (Pescador – Colônia de Pescadores da Taíba):** “ele perguntou aos membros da equipe de estudo da JICA: ‘como vocês vêem nosso avanço haja visto que os Japoneses são pessoas que tem uma cultura e costumes invejáveis?’”

**Sr. Shinichiro Tanimoto (Consultor sobre Considerações Sociais e Ambientais da Equipe de Estudo da JICA):** “ele disse que a educação é muito importante; a metodologia é um tanto quanto diferente em cada lugar.”

**Sr. Yugo Otsuki (Consultor de Planejamento Portuário da Equipe de Estudo da JICA):** “ele disse que no caso dum projeto de desenvolvimento portuário especialmente no Japão, a prefeitura é quem toma toda a iniciativa do projeto e que quando o governo toma essa iniciativa ele se preocupa não somente com a questão do porto em si, de obras, mas com o todos os aspectos iguais aos que foram discutidos aqui a saber, educação, construção de estradas, infra-estrutura, etc. Ele ainda acrescentou que há uma Secretaria de Pesca que é envolvida no projeto também e que a mesma busca melhores maneiras de se criar uma nova área de pesca de que forma irão haver compensações (indenizações) se houverem perdas; ele comentou também que no desenvolvimento de qualquer tipo de projeto desse no Japão há a composição de um comitê no momento que o projeto se inicia e o mesmo é composto por membros de segurança, educação, industrias ao redor daquela área, governo e do município, e que no Japão o município assume um papel muito importante para se definir e discutir o quê é que se espera desse projeto. Ele terminou sua intervenção dizendo que no caso do Japão esse tipo de reunião é feito quantas vezes for necessário até se chegue num consenso que seja bom para todos.”

**Sr. Daniel Batista da Silva (Pescador – Colônia de Pescadores da Taíba):** “disse que achou muito interessante a forma como a coisa acontece no Japão e o modo como tudo é organizado, inclusive o fato de haver uma Secretaria de Pesca, coisa que aqui nós não temos, terminou ele.”

**Sra. Márcia Coutinho (Geóloga – SEINFRA):** “ela levantou o seguinte questionamento: ‘como você quer usar a linha costeira é para pesca, é para o turismo?’

**Sra. Cristina Leite (Proprietária da Pousada Sonho Meu):** “ela respondeu: pesca e turismo?”

**Sra. Angélita (Colônia de Férias –Barraca o Joselito):** “ela disse que a seis meses atrás haviam 40 barracas, e que hoje esse número de barracos já não existe mais. Ela ainda acrescentou que eles, os donos da barraca, querem investir; mas que por conta da grande proximidade do mar eles estão receosos de fazer esse tipo de investimento. Ela encerrou seu comentário perguntando se há alguma forma de se investir na área para que se possa acabar com a erosão.”

**Sr. Daniel Batista da Silva (Pescador – Colônia de Pescadores da Taíba):** “disse que na sua área, na praia de Taibinha, a erosão causou um grande impacto, houve preocupação com a pesca e até mesmo lugar para por as jangadas não havia mais”

**Sra. Cristina Leite (Proprietária da Pousada Sonho Meu):** “ela disse que durante a construção do porto, um representante do governo disse que o Pecém perderia o turismo e que o esse turismo iria para a Taíba; e ela disse que gostaria que esse turismo voltasse para o Pecém, pois não há nada que impeça turismo e operações de porto.”

**Sra. Márcia Coutinho (Geóloga – SEINFRA):** “ela disse que temos de pensar em opções para o turismo, ter criatividade, e acrescentou que o porto em si já é um atrativo.”

**Sr. Viera (Secretário de Desenvolvimento Econômico):** “ele agradeceu a oportunidade da reunião e pediu que se possível que esse tipo de reunião fosse repetido, e ainda acrescentou que essas informações e sugestões que foram apresentadas durante a reunião devem ser usadas. E ele voltou a frisar a necessidade da capacitação da população local.”

**Sra. Socorro (Representante do GTP/Pecém):** “ela perguntou aos membros da JICA se a mesma irá patrocinar projetos de educação.”

**Sr. Yugo Otsuki (Consultor de Planejamento Portuário da Equipe de Estudo da JICA):** “ele disse que ao final do trabalho irão se fazer recomendações ao governo federal para que isso aconteça.”

Fim da discussão

## (7) Lista de Participantes

### 1) Porto do Mucuripe

-	NOME COMPLETO	PROFISSÃO/CARGO	ORGÃO / LOCAL DE TRABALHO
01	Sr. Oswaldo Fontenele	Economista	-
02	Sr. Ricardo José Abeal	Diretor Operacional	TERMACO
03	Sr. José Daniel Neto	Presidente Director	Daniel transportes
04	Sr. Cristiane M de Andrade		-
05	Sr. Manuel Sá Cristiano Filho	Estivador	Stevedor Union
06	Sra. Francisco Sales	Arquiteto	SEINF-PMF
08	Sr. Ciro Marques	Estudante engenheiro	UFC
09	Sra. Marta de Farias	Diretora Financ. & adm.	TBM-Textil Bezerra
10	Sr. Eribaldo Fernandes	Engenheiro Químico	Petrobras
11	Sr. Leopoldo Albuquerque	Engenheiro	Companhia Docas Do Ceara (CDC)
12	Sr. Eduardo Ney F. CARDOSO	Engenheiro	SEINFRA
13	Sr. Francisco Eliton M. Albuquerque	Engenheiro	CDC
14	Sr. Emerson Portela	acessor	CDC
15	Sr. Almeida Viana	Admin. Coordinator	CDC
16	Sra. Maria Priscilla R. Ferreira	estagiário	CDC

17	Sr. Aderson Silveira Aragão	Engenheiro	CDC
18	Sra. Stela Cavalcante	Jornalista	CDC
19	Sr. Elzilene Queiroz	Advogado	CDC
20	Sr. Galba Bessa	Articulador	Secretaria do desenvolvimento econômico
21	Sra. Maria -----	Secretária	CDC
22	Sra. Gláucia Maria Páscoa Alves	Supervisor Admin.	CDC
23	Sr. Manuel Galdino	Economista	CDC
24	Sr. Petrônio Sá Benevides Magalhães	Consultor	-
25	Sr. Luiz Domingos de Lima	Sindicato estivador	-
26	Sr. José Ribeiro Lôbo	Controller Union	-
27	Sr. Julio Coelho	Diretor Regional Nordeste	CMA-CGM For/Rec/Sal
28	Sr. Mario Lima	Engenheiro	CDC
29	Sr. Luciano N. Diniz Alencar	Intérprete	Equipe JICA
30	Sr. Shakir Dixon	Intérprete	Equipe JICA
31	Sr. Shuichi Tsuda	Engenheiro	Equipe JICA
32	Sr. Susumu Onaka	Engenheiro	Equipe JICA
33	Sr. Shinichiro Tanimoto	Engenheiro	Equipe JICA
34	Sr. Koji Kobune	Engenheiro	Equipe JICA
35	Sr. Shinichi Tezuka	Engenheiro	Equipe JICA

## 2) GTP

-	NOME	PROFISSÃO	LOCAL DE TRABALHO / ORGÃO
01	Sra. Márcia Lúcia Coutinho	Assistente técnica	SEINFRA
02	Sr. Maria Auxiliadora Spinosa Braga	Assistente administrativa	ASFAP
03	Sra. Irisnanda C. Alves Monteiro	Estudante-garçonete	TAÍBA
04	Sra. Maria Valeska B. Alves	Comerciante	Restaurante Taíba
05	Sr. Francisco Ribeiro Alfredo		
06	Sra. Maria Lafaiete Matias	artesã	
08	Sra. Francisca Angelha F. Maciel	Comerciante	Restaurante Colônia de férias
09	Sr. Daniel Batista da Silva	Pescador	Ass. Pescadores do Pecém
10	Sr. Fábio Abreu F. de Souza	Analista de	CEARAPORTOS

		desenvolvimento Logístico	
11	Sra. Lucineide Mendes	Marisqueira	
12	Sr. I Júlio P. Cruz	Comerciante	Restaurante Porto do Céu
13	Sra. Cristina Leite		Pousada Sonho Meu
14	Sr. Luciano N. Diniz Alencar	Intérprete	Equipe JICA
15	Sr. Yugo Otsuki	Engenheiro	Equipe JICA
16	Sr. Susumu Onaka	Engenheiro	Equipe JICA
17	Sr. Shinichiro Tanimoto	Engenheiro	Equipe JICA