



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS V – JOSÉ LINS DO REGO
CENTRO DE CIÊNCIAS BIOLÓGICAS E SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS
CURSO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

MARIA THALYA MENDONÇA BAZANTE

**A IMPORTÂNCIA DO PORTO DE SUAPE PARA O DESENVOLVIMENTO DE
PERNAMBUCO: UMA PERSPECTIVA SOCIOECONÔMICA**

JOÃO PESSOA

2023

MARIA THALYA MENDONÇA BAZANTE

**A IMPORTÂNCIA DO PORTO DE SUAPE PARA O DESENVOLVIMENTO DE
PERNAMBUCO: UMA PERSPECTIVA SOCIOECONÔMICA**

Trabalho de Conclusão do Curso (Artigo) apresentado ao Curso de Bacharelado em Relações Internacionais da Universidade Estadual da Paraíba - UEPB, como requisito parcial à obtenção do título do grau de Bacharel em Relações Internacionais.

Área de concentração: Socioeconômica

Orientador: Prof. Filipe Reis Melo

JOÃO PESSOA

2023

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

B362i Bazante, Maria Thalya Mendonça.

A importância do Porto de Suape para o desenvolvimento de Pernambuco [manuscrito] : uma perspectiva socioeconômica / Maria Thalya Mendonca Bazante. - 2023.

26 p.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Relações Internacionais) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Ciências Biológicas e Sociais Aplicadas, 2023.

"Orientação : Prof. Dr. Filipe Reis Melo, Coordenação do Curso de Relações Internacionais - CCBSA. "

1. Porto Suape. 2. Nordeste. 3. Movimentação de carga. 4. Desenvolvimento. I. Título

21. ed. CDD 338.9

MARIA THALYA MENDONÇA BAZANTE

**A IMPORTÂNCIA DO PORTO DE SUAPE PARA O DESENVOLVIMENTO DE
PERNAMBUCO: UMA PERSPECTIVA SOCIOECONÔMICA**

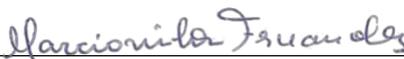
Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Relações Internacionais da Universidade Estadual da Paraíba, como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais.

Aprovado em: 23/02/2023.

BANCA EXAMINADORA



Filipe Reis/Melo (Orientador)
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Marcionila Fernandes
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Jacqueline Echeverría Barrancos
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)

Desenvolvimento é ser dono do seu próprio destino.

Celso Furtado

Dedico este trabalho à minha querida avó,
Maria José Bazante.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	9
1.1 A HISTÓRIA DO PORTO DE SUAPE	10
1.2 CONSTRUÇÃO E IMPLANTAÇÃO DO PORTO DE SUAPE.....	11
2 PERSPECTIVA DE DESENVOLVIMENTO DO PORTO DE SUAPE	13
2.1 CENTRO LOGÍSTICO DO NORDESTE BRASILEIRO	14
2.2 MOVIMENTAÇÃO DE CARGA.....	18
2.3 DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO DE SUAPE	21
2.3.1 OBRAS NO PORTO DE SUAPE.....	23
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	26
REFERÊNCIAS.....	27

A IMPORTÂNCIA DO PORTO DE SUAPE PARA O DESENVOLVIMENTO DE PERNAMBUCO: UMA PERSPECTIVA SOCIOECONÔMICA

THE IMPORTANCE OF THE PORT OF SUAPE FOR THE DEVELOPMENT OF PERNAMBUCO: A SOCIOECONOMIC PERSPECTIVE

Maria Thalya Bazante

RESUMO

O objetivo desta pesquisa é descrever a importância do porto de Suape para o desenvolvimento de Pernambuco. Para realizá-la, a metodologia usada foi uma revisão bibliográfica, abordando a história do porto de Suape, sua construção e implantação, sua perspectiva de desenvolvimento como centro logístico do Nordeste brasileiro, movimentação de carga e obras no porto de Suape. Entre as principais conclusões desta pesquisa, destacamos desde sua inauguração, em 1983, a criação de dez polos industriais, incluindo o metalmecânico, o logístico, o eólico, o petroquímico, o de materiais de construção, o de alimentos e bebidas, o naval e o offshore. Suape possui mais de 100 empresas que resultam em 30 mil empregos em seu território e em sua área de influência. Suape tem forte influência no crescimento do PIB dos municípios que alcança.

Palavras-chave: Porto Suape. Nordeste. Movimentação de carga. Desenvolvimento.

ABSTRACT

The objective of this research is to describe the importance of the port of Suape for the development of Pernambuco. To carry it out, the methodology used was a bibliographical review, addressing the history of the port of Suape, its construction and implantation, perspective of development of the port of Suape, logistics center of the Brazilian northeast, cargo movement and works in the port of Suape. Among the main conclusions of this research, we highlight since its inauguration, in 1983, it has developed ten industrial poles, including metalworking logistics, wind power, petrochemicals, construction materials, food and beverages, shipbuilding and offshore. It has more than 100 companies that result in 30,000 jobs in its territory and in its area of influence, Suape has a strong influence on the GDP growth of the municipalities it reaches.

Keywords: Port Suape. North East. Cargo handling. Development.

1 INTRODUÇÃO

A dinâmica econômica atual exige que a atividade de planejamento seja realizada de forma estruturada e permanente, de forma a prover os setores de infraestrutura e de condições necessárias para superar os desafios que lhes têm sido impostos. O planejamento se refere tanto ao atendimento da demanda quanto a sua eficiência, elementos fundamentais para manter a competitividade do país em qualquer período, em particular nos tempos de crise.

Nos últimos anos, o sistema de comércio internacional tem apresentado mudanças muito importantes. Por um lado, foi realizado o processo de abertura comercial durante a década de 1990 e, por outro, a formação dos blocos regionais de comércio foi aprofundada. O comércio internacional oferece novas oportunidades para o crescimento econômico e para a geração de empregos sendo, portanto, a formulação de uma estratégia adequada fundamental para esse processo (OLIVEIRA et al., 2017).

O transporte marítimo é de vital importância para o Brasil em suas relações comerciais vez que o país possui 7.367 km de linha costeira voltada para o Oceano Atlântico que se amplia para mais de 8.500 km considerando os recortes litorâneos (baías, enseadas, etc.). Este tipo de transporte é responsável pela maior parte das trocas comerciais internacionais do Brasil, transportando principalmente *commodities* agrícolas, minerais, veículos, máquinas e equipamentos de alta tecnologia (ALFREDINI; ARASAKI, 2009).

O transporte marítimo por meio do aumento da capacidade dos navios, por ganhos em velocidade e por uma diminuição significativa do custo do frete, contribuiu para o encurtamento relativo das distâncias para as pessoas, as mercadorias e as informações (OLIVEIRA et al., 2017).

Ao longo do tempo, a questão portuária no Brasil foi marcada por perspectivas de crescimento e expansão a cada século. Atualmente, o Brasil possui 34 portos públicos distribuídos em toda costa. Pelos portos trafegam cerca de 90% de toda a mercadoria comercializada no mundo. Os portos contribuem significativamente para o comércio bilateral e para a promoção de exportações para os países membros do Mercado Comum do Sul (ANTAQ, 2013).

Diante do exposto, este estudo tem por objetivo descrever a importância do porto de Suape para o desenvolvimento de Pernambuco. Os objetivos específicos são: descrever o processo de construção e de implantação do Porto de Suape; analisar suas perspectivas de desenvolvimento; apresentar sua movimentação de carga.

Para atingir os objetivos desta pesquisa, este artigo está assim dividido: a história do porto de Suape, sua construção e implantação, perspectiva de seu desenvolvimento, centro logístico do nordeste brasileiro, movimentação de carga, desempenho econômico-financeiro e obras.

1.1 A HISTÓRIA DO PORTO DE SUAPE

O Brasil possui características favoráveis para o desenvolvimento do transporte aquaviário devido à rede fluvial e ao território que abrange grande parte dos estados na costa litorânea brasileira. Assim sendo, há um potencial inerente para a comercialização de produtos através da utilização do modal aquaviário (OLIVEIRA et al., 2017).

Figura 1: Localização do Porto de Suape - PE



Fonte: PDZ (2020)

O Complexo Portuário de Suape está localizado no litoral sul do Estado de Pernambuco, a 40 km de distância da cidade do Recife, entre a foz dos rios Ipojuca e Massangana, situado nos Municípios do Cabo de Santo Agostinho e de Ipojuca. O Complexo Industrial e Portuário de Suape é considerado o principal polo de desenvolvimento do Estado de Pernambuco, concentrando atividades industriais e portuárias, agregando um polo provedor de bens e serviços da indústria de petróleo, gás, naval e *offshore*. Atualmente é administrado pelo governo estadual de Pernambuco (NUNES, 2017; KATUTA, 2009).

A localização estratégica é uma vantagem competitiva relevante para o porto de Suape, pois é o ponto mais próximo da Europa pelo oceano Atlântico e por se localizar no nordeste do Brasil tem proximidade com a América Central e do Norte além do continente africano. No âmbito regional, o Porto de Suape fica equidistante de diversos Estados do nordeste e com a implantação da Ferrovia Transnordestina, o fluxo de cargas será maior por toda região já que o modal ferroviário possui diversas vantagens em relação ao modal rodoviário, atualmente mais utilizado (DINIZ; CROCO, 2013).

1.2 CONSTRUÇÃO E IMPLANTAÇÃO DO PORTO DE SUAPE

Na década de 1960, estudos começaram a ser realizados para analisar a viabilidade de implantação de um “super-porto”, destinado à exportação e à implantação de indústrias no seu entorno. A ideia original seria de criar um porto para gerar demanda e não apenas atender aquela já existente na região. Entre os anos de 1973 a 1975, foi desenvolvido pelo Estado de Pernambuco o Plano Diretor para a implantação do Complexo Industrial e Portuário de Suape integrando uma extensa área destinada às indústrias e serviços de apoio a um porto marítimo (GUARDA, 2018).

A escolha da região para implantação do porto se deu pela localização estratégica em relação às principais rotas de navegação, já que é um ponto tático de distribuição de mercadorias, pela profundidade das águas próximas a costa, pela presença de quebra-mares naturais e pela extensa área disponível à implantação de indústrias (SÁ, 2008).

A concepção do primeiro Plano Diretor de Suape teve início em 1973 e foi concluída dois anos mais tarde. Em 1976, foi criado um grupo interministerial com a finalidade de examinar a viabilidade técnica, econômica e financeira do projeto. A implantação do Complexo teve seu início em 1977, após a conclusão dos estudos de viabilidade, com a desapropriação dos 13.500 hectares de terras que compõem o perímetro atual. A Lei Estadual nº 7.763/78 criou

a Empresa Suape, com a finalidade de administrar o distrito industrial, o desenvolvimento das obras e a exploração das atividades portuárias (KATUTA, 2009).

A partir de 1983, o Porto de Suape deu início às suas atividades operacionais através da movimentação de álcool pela Petrobras, que utilizou o recém-inaugurado cais de granéis líquidos para operação. Em 1984, foi concluída a construção do molhe em pedras para a proteção do cais de granéis líquidos situado no porto externo, bem como da entrada do porto interno. Em 1986, o Governo do Estado transferiu o parque de tancagem de derivados de petróleo, anteriormente localizado no Porto do Recife, para Suape. Ainda nesse ano, iniciou-se a construção do Cais de Múltiplos Usos (CMU) cuja operação se deu a partir de 1991, com a movimentação de cargas gerais containerizadas e veículos (SÁ, 2008).

Ainda naquele ano, o Complexo Industrial Portuário foi incluído na lista dos 11 portos prioritários do Brasil, através do documento "Diretrizes da Política Nacional dos Transportes", para os quais a União deveria direcionar recursos para investimento em infraestrutura portuária. Entre 1995 e 1998, o Porto Organizado de Suape recebeu importantes investimentos em sua infraestrutura, como a dragagem do porto externo, a proteção e abertura do cordão de arrecifes, a primeira etapa da dragagem do porto interno e o início da construção do primeiro berço. Em 1999, foi concluída a construção da primeira etapa do porto interno, com 935 m de cais, sendo 3 berços (cais 1, 2 e 3) e profundidades de até 15,5 m, abrindo espaço para investimentos privados de indústrias e empresas de serviços (SÁ, 2008).

Em 2001, foi concluída a construção, no porto externo, do Cais de Granéis Líquidos 2 (PGL 2), com capacidade de receber navios de até 90.000 TPB. Também se deu início à construção da segunda etapa do porto interno, estendendo o canal de navegação em mais 450m, de forma a viabilizar a construção de mais 350m de cais (cais 4) (KATUTA, 2009).

No ano seguinte, devido ao adensamento da ocupação da Zona Portuária e ao aumento significativo da movimentação de cargas, foi iniciada a duplicação da Avenida Portuária com extensão de 4,4km e a construção do primeiro prédio para abrigar as autoridades intervenientes das operações, o Prédio da Autoridade Portuária – PAP, reunindo todos os órgãos de operações portuárias. Em 2003, o Porto Organizado de Suape foi certificado pelo Food and Drug Administration (FDA), reconhecendo a conformidade das operações portuárias com a lei contra o bioterrorismo. O ano de 2007 caracterizou-se como o de maior dinamismo desde o início das operações no complexo, tanto em relação à implantação de empreendimentos, quanto ao reforço da infraestrutura. Em março, foi inaugurado o canteiro de obras do maior e mais moderno moinho de trigo da América Latina, da Bunge Alimentos. Nesse mesmo ano, foi assinado

contrato de fornecimento entre a Transpetro, subsidiária da Petrobras, e o Estaleiro Atlântico Sul, com a encomenda de dez navios de porte Suezmax (SÁ, 2008).

Em 2008, o ritmo de crescimento manteve-se elevado. O governo do Estado deu continuidade às obras já iniciadas e foi colocado em prática o compromisso de reforçar a infraestrutura. Em 2009, foram concluídas as obras de duplicação da TDR-Sul (Terminal Departure Report) e de construção do Cais 5, e iniciadas a duplicação da TDR-Norte e as obras de recuperação do Cais de Múltiplo Uso – CMU e do PGL 1 (Cais de Granéis Líquidos), no Porto Externo. No final de 2009 foi proposta a criação de um “Cluster Naval” na Ilha de Tatuoca, bem como sua exclusão da área do Porto Organizado (GUARDA, 2018).

Através do crescimento do comércio internacional brasileiro, o Porto de Suape tem se destacado e visto como um porto de excelência. Quando comparado com os demais portos do Brasil, se apresenta como alternativa para implantação de novos investimentos. Com isso, aumenta e torna crescente o interesse dos novos investidores, dos mais variados segmentos industriais, tanto nacionais quanto internacionais, para se implantarem neste Complexo Industrial (KATUTA, 2009).

O Complexo Industrial e Portuário de Suape é um polo de desenvolvimento econômico, dispondo de uma infraestrutura completa para atender às necessidades de diversos empreendimentos. Suape reúne três atividades econômicas, como a atividade industrial, que engloba um grande número de investimentos privados que formam o Complexo Industrial, a atividade portuária, no qual são realizadas operações de importação e exportação entre países e a atividade logística, que movimenta, concentra e distribui cargas através de todo um processo integrado dentro do Complexo, caracterizado como Hub Port (KATUTA, 2009).

2 PERSPECTIVA DE DESENVOLVIMENTO DO PORTO DE SUAPE

Por possuir uma posição geográfica estratégica, localizado no centro da Região Nordeste do Brasil, além da sua moderna infraestrutura, o Porto de Suape impulsionou o crescimento econômico do Estado, tornando Pernambuco mais visível no cenário internacional, característica que tem sido marcada pelo aumento de parcerias firmadas com demais Estados e países, tendo como consequência o aumento de empreendimentos internacionais (DINIZ; CROCO, 2013).

Com sua localização estratégica, o Porto de Suape apresenta o primeiro diferencial em relação às principais rotas marítimas de navegação, com um calado de 15,5m e um canal de acesso de 16,5m de profundidade, permitindo a atracação de grandes navios, equipamentos para

uma rápida operação dos cais e uma Central de Facilitação de Desembarço de cargas, além de toda estrutura interna administrativa disponibilizada, como água, energia elétrica, combustível, praticagem e rebocagem (KATUTA, 2009).

Durante os 30 anos de desenvolvimento portuário, o Complexo de Suape torna-se a porta de entrada da Região Nordeste do Brasil modificando radicalmente o cenário do Estado de Pernambuco, através do crescimento industrial e das operações logísticas. Ligado a mais de 160 portos espalhados pelo mundo, Suape tem se consolidado como um dos principais portos concentradores e distribuidores de cargas (Hub Port) na América do Sul, servindo como base para ratificar a posição do Estado de Pernambuco como centro logístico da região Nordeste do Brasil (DINIZ; CROCO, 2013).

Esse contínuo crescimento faz com que o Estado de Pernambuco se torne cada vez mais atrativo para investidores nacionais e estrangeiros e amplie suas parcerias com os demais Estados através de convênios, que objetivam o intercâmbio cultural entre os mesmos (GUARDA, 2018).

O cenário econômico internacional tem crescido bastante e, conseqüentemente, acelerado o desenvolvimento econômico do Brasil. Como o país apresenta déficit na infraestrutura portuária, Suape começa a ser percebido como um porto de excelência, quando comparado com outros portos brasileiros, fazendo com que aumente a implantação de novos empreendimentos no Complexo Portuário (DINIZ; CROCO, 2013).

Vale salientar, também, que o Porto de Suape possui uma localização estratégica em relação às principais rotas marítimas de navegação, intensificando assim cada vez mais as relações com os demais centros portuários do mundo (KATUTA, 2009).

2.1 CENTRO LOGÍSTICO DO NORDESTE BRASILEIRO

Segundo Seassaro (1999), as cidades portuárias possuem um papel econômico central regional. Para tanto, são necessários investimentos estruturais e funcionais que perpassam os limites do território portuário permitindo a integração do espaço produtivo com as cidades portuárias. O alargamento da cadeia produtiva impõe às cidades portuárias enfrentamentos complexos que vão desde questões estruturais e instrumentais do próprio cais, ao embate com questões socioeconômicas e ambientais, antes tratadas isoladamente e desconsideradas da cadeia produtiva, bem como a definição de políticas e instrumentos necessários à gestão do porto e da cidade.

O fenômeno da globalização da economia provocou mudanças no mercado, desde a produção até o consumo, incorrendo em competitividade acirrada entre as empresas. O planejamento e o gerenciamento de toda a cadeia dos produtos, mensurando custos, passaram a ser condições essenciais na disputa pelo consumidor (OLIVEIRA et al., 2017).

Assim, a redução de custos tornou-se indispensável para o êxito das corporações no mercado globalizado. A redução dos custos pode ser atingida através da minimização das ineficiências e do melhor uso das infraestruturas, de forma a otimizar toda a cadeia de suprimento de qualquer produto, inserindo um país no cenário internacional com alto nível de competitividade. A necessidade de desenvolver o mercado externo tem contribuído para o crescimento econômico nacional, colocando os portos como elementos-chave para este processo, por serem instrumentos privilegiados de desenvolvimento do comércio exterior (NUNES, 2017).

Os portos são elementos de suma importância para a economia de um país, pois são as principais portas de entrada e saída do comércio exterior, uma vez que é ponto de passagem de boa parte das mercadorias. Conforme afirma Souza (2002), os portos são considerados elos logísticos estratégicos para integração de um país à economia globalizada. Utilizando-se do conceito dado por Rodrigues (2011) a logística é muito mais global e dinâmica, abrange todas as atividades pertinentes à gerência de materiais, assim como a coordenação dos processos de manufatura, manuseio, embalagem, movimentações, processamento de pedidos e a distribuição física dos bens materiais. De modo que, da mesma forma que o comércio doméstico de um país demanda serviços, o mesmo acontece com o comércio internacional, pois a logística internacional se encaixa como a oferta de processos dinâmicos que visam manter organizadas e atualizadas as suas próprias tarefas de acordo com o cenário do comércio mundial.

Nesse sentido, para as empresas atuantes no comércio exterior, as atividades da logística são vitais. Portanto, a gerência logística exige que as tarefas que conectam o mercado consumidor ao mercado fornecedor sejam percebidas sob uma visão interligada. Assim, qualquer decisão tomada em algum segmento dessas atividades afetará o sistema logístico como um todo. De modo que o seu objetivo é atar o processo de fabricação à rede de distribuição, ao mercado e à aquisição dos bens distribuídos, de maneira que os clientes possam ser atendidos por serviços cada vez mais de alto nível (OLIVEIRA et al., 2017).

Isto posto, devido ao aumento do fluxo de mercadorias entre os países do mundo, a oferta e a demanda de serviços internacionais, por ser um processo dinâmico, faz com que seja necessário que as organizações se mantenham atualizadas de acordo com as mudanças que acontecem no cenário do mercado mundial. Pois, para que se alcance a conquista destes

objetivos, um planejamento criterioso e a adoção de estratégias logísticas são fundamentais (RODRIGUES, 2011).

Tal complexidade nas relações de comércio entre os países, na atualidade, possibilitou a produção em massa de produtos, devido ao aumento da produtividade das indústrias e empresas e dos seus respectivos fornecedores. Tal processo resultou em um deslocamento dos polos de produção para novas áreas, objetivando menores distâncias de distribuição, além de serviços mais baratos e incentivos fiscais (RODRIGUES, 2011).

O Estado de Pernambuco, devido a sua localização central em relação ao nordeste brasileiro e à América Latina, assim como devido à proximidade dos mercados europeu e estadunidense, possui vocação natural para o comércio exterior, comparando-se ao restante do país. Entre 2006 e 2011, a quantidade de carga que foi nacionalizada no estado cresceu 318%, contra 99% no país (NUNES, 2017).

Uma matéria publicada no jornal Folha de São Paulo (03/10/2010) mencionou Suape com o maior crescimento percentual do país na movimentação de cargas de 2005 a 2010 com uma taxa média anual de 40%. Enquanto o valor total das importações em todo o país cresceu 158% no período de 2006 a 2011, as importações que foram registradas na alfandega do Porto de Suape cresceram em torno de 599% no mesmo período (MINISTÉRIO DA FAZENDA, 2011).

Ainda em 2018, ao completar 40 anos, Suape era responsável pela geração de 22 mil empregos diretos nos municípios do Cabo de Santo Agostinho e de Ipojuca. Em 2016, a participação percentual no PIB de Pernambuco da microrregião de Suape, formada pelos municípios do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, foi da ordem de 12% (11,68%), conforme apontaram os estudos da Agência CONDEPE/FIDEM. Considerando a área do Território Estratégico de Suape, formado pelos municípios do Cabo de Santo Agostinho, Escada, Ipojuca, Jaboatão dos Guararapes e Moreno, esse número foi da ordem de 20% (20,54%) (RELATÓRIO SUSTENTABILIDADE, 2018).

O Porto de Suape dispõe de 785 mil metros quadrados de área alfandegada e conta com a oferta dos terminais de contêineres e carga geral Tecon Suape, que é o maior terminal alfandegado do Complexo, com 380 mil metros quadrados; Localfrio, 91 mil metros quadrados; Wilson, Sons Logística, 60 mil metros quadrados e o porto seco JSL, com 150 mil metros quadrados (NUNES, 2017).

Para o armazenamento de grânéis líquidos, Suape dispõe de uma tancagem de 700 mil metros cúbicos, distribuídos em cinco terminais de armazenamento de combustíveis. Suape também possui dois pátios públicos de veículos, que somam 18,6 hectares de área, com

capacidade para movimentar 250 mil veículos por ano. Atualmente, é dotado de três pátios públicos, sendo dois alfandegados. Dois dos três pátios são exclusivos para veículos movimentados no sistema “*roll on-roll off*”, denominados Pátios Públicos de Veículos (PPV1 e PPV2), e outro para carga geral, o antigo Pátio de Contêineres de Suape, denominado PCON (RELATORIO SUSTENTABILIDADE, 2018).

2.2 MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Os dados estatísticos a seguir retratam a movimentação portuária em tonelagem e valor, e sua evolução, nos últimos dois anos (2020-2021), incorporadas por amostras relativas aos tipos de cargas e de navegação que interessam à caracterização do sistema portuário brasileiro e à compreensão dos indicadores relativos a ele. As informações divulgadas pela ANTAQ (2021) sobre as importações e exportações brasileiras pela via marítima evidenciam o aumento dos fluxos do comércio interno e externo, bem como a crescente importância do setor portuário no comércio exterior do Brasil.

Suape alcançou, em 2018, a movimentação de 23,4 milhões de toneladas de cargas, apresentando uma diminuição de 0,83% em relação a 2017, quando registrou a maior movimentação anual de sua história, com um total de 23,6 milhões de toneladas. Assim como em 2017, os graneis líquidos (óleos, combustíveis e outros derivados de petróleo) permaneceram na dianteira como a carga mais operada em Suape, com um total de 17,6 milhões de toneladas (75% do total) (RELATÓRIO SUSTENTABILIDADE, 2018).

Já os contêineres e veículos apresentaram quedas em 2018. Foram 454.721 TEUs, -1,3% em relação a 2017, quando o porto movimentou 460.769 TEUs. Com relação a veículos, a perda foi de 17% de um ano para o outro. Foram 66.284 automóveis em 2018 e 80.080 em 2017. Destaque para os graneis sólidos com 382 mil toneladas em 2017 e 465 mil toneladas em 2018, representando uma alta de 22% (PORTO DE SUAPE, 2021).

Mas, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Suape encerrou o ano de 2021 com destaque na movimentação de cargas, na comparação com outros portos do Brasil. Além disso, Suape também fortaleceu sua posição como maior hub de contêineres do Norte e Nordeste do País, ao alcançar o topo do ranking entre portos públicos das duas regiões. O complexo registrou um total de 14,9 milhões de toneladas movimentadas em 2021, contra 14,3 milhões do Porto de Santos, e dos 9,8 milhões que passaram pelo Porto do Itaqui (MA). Os graneis líquidos representam 67,8% de toda a carga movimentada em Suape (ANTAQ, 2022).

Grandes obras e atração de negócios também fazem parte do escopo de ações prioritárias. do Complexo Industrial Portuário de Suape. Em 2018, o laboratório Aché iniciou as obras civis da primeira etapa da sua unidade fabril, que engloba embalagem e distribuição de medicamentos e cosméticos por meio de implantação do C (RELATORIO SUSTENTABILIDADE, 2018).

Para a segunda fase, estava a fabricação de medicamentos, tornando-se a maior planta industrial da marca para fabricação e distribuição de produtos farmacêuticos, fruto de um trabalho liderado pelo governo do Estado e coordenado pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico. O processo de instalação da Aché em Pernambuco é um dos maiores aportes privados em andamento em todo o Brasil, com investimento de R\$ 500 milhões e geração de 500 empregos diretos e 2.500 indiretos (RELATÓRIO SUSTENTABILIDADE, 2018). Na figura 2 é possível observar as movimentações de carga em Suape no ano de 2018, apresentando queda nos seguintes pontos: contêineres, veículos, cargas soltas, cargas gerais. Manteve-se estável para graneis sólidos e apresentou um aumento em graneis líquidos.

Figura 2: Movimentação de carga em Suape no ano de 2018.

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM 2018	
Granéis líquidos	17.624.567 (+5%) Em 2017, foram 17.528.444 toneladas
Contêineres	454.721 (-1,3%) Em 2017, foram 460.769 TEUs
Veículos	66.284 (-17%) Em 2017, foram 80.056 unidades
Carga Solta	249.635 (-36,4%) Em 2017, foram 392.356 toneladas
Carga Geral	5.345.877 (-7%) Em 2017, foram 5.720.061 toneladas
Granéis sólidos	382.966 (22%) Em 2017, foram 465.516 toneladas

Fonte: relatório sustentabilidade, 2018.

O Porto de Suape recebeu 1.461 embarcações em 2018, ocupando o sexto lugar no ranking em relação ao número de atracações entre os portos públicos brasileiros (PORTO DE SUAPE, 2021).

Em relação a quantidade de toneladas movimentadas de cargas, o Porto de Suape, em 2018, alcançou a marca de 23.435.959 toneladas, permanecendo na quinta posição em comparação aos outros portos públicos brasileiros. Desse total, 15.794.139 toneladas foram movimentadas em navegação de cabotagem e 7.641.824 toneladas movimentadas em navegação de longo curso, resultado que manteve o Porto de Suape no topo da lista dos portos públicos brasileiros que movimentaram a maior quantidade de cargas via navegação de cabotagem. Ainda sobre o total movimentado, registramos a movimentação de 17.624.567 toneladas de graneis líquidos, correspondendo a 75%, quando comparado com as demais naturezas de carga no porto. Mais uma vez, esse total coloca o Porto de Suape no topo da lista

dos portos públicos brasileiros em movimentação de granéis líquidos (RELATÓRIO SUSTENTABILIDADE, 2018).

O Complexo Industrial Portuário de Suape encerrou o ano de 2021 com grande destaque na movimentação de cargas frente a outros portos públicos brasileiros, obtendo lucro superior ao de 2020. O incremento resultou na arrecadação de R\$ 261,6 milhões contra R\$ 234,6 milhões no ano anterior, um crescimento de 11,52% na receita líquida (PORTO DE SUAPE, 2022).

O atracadouro pernambucano finalizou o período com o total de 22,1 milhões de toneladas registradas. O porto manteve a liderança nacional na movimentação de granéis líquidos (derivados de petróleo) e na navegação por cabotagem (entre portos do mesmo país). Além disso, Suape fortaleceu a posição como maior hub de contêineres do Norte e Nordeste do país, se mantendo no topo do ranking entre portos públicos das duas regiões. Os dados foram divulgados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) (PORTO DE SUAPE, 2022).

Figura 3. Principais portos do Brasil.



Fonte: Newsea, 2021.

Os principais portos no Brasil e no mundo que movimentam mercadorias com o Porto de Suape são: Aratu, Houston, Santos, Bacia Sedimentar do Espírito Santo, Manaus, Terminal Aquaviário de Guamaré, Fortaleza e Porto de Singapura (DINIZ; CROCO, 2013).

2.3 DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO SUAPE

Os dados econômico-financeiros apresentaram melhoria no faturamento, receita operacional líquida (ROL) e lucro líquido. Em 2018, o faturamento alcançou valor de R\$ 212.820.713,82, aumento de 8,85% em relação a 2017. Houve também receita não operacional de R\$ 3,4 milhões por meio de alienação de área, em decorrência da transação visando a ampliação de planta de pré-forma pet e implantação de unidade industrial de tampas da Lorenpet Nordeste Indústria e Comércio de Plásticos LTDA (RELATÓRIO SUSTENTABILIDADE, 2018).

A ROL no exercício 2018 foi de R\$ 188 milhões, apresentando um crescimento de 8,74% em relação ao exercício anterior, que foi de R\$ 172,9 milhões. O Ativo Circulante em 2018 apresentou aumento de 7,64% em relação a 2017, devido principalmente à disponibilidade financeira que passou de R\$ 100,7 milhões para R\$ 111,8 milhões, com reflexo na melhoria dos indicadores de liquidez, ampliando de 0,88 em 2017 para 0,99 em 2018 (Liquidez Corrente) (RELATÓRIO SUSTENTABILIDADE, 2018).

No tocante a custos e despesas, o Índice de Eficiência Administrativa (que verifica o quanto da receita operacional líquida está comprometida com a despesa administrativa) foi de 11% em 2018 e 26% em 2017, registrando melhoria operacional, tendo em vista o comprometimento de acordo judicial em 2017. O Índice de Eficiência Operacional, em 2018, foi de 28%, desempenho inferior aos 27% registrados em 2017, devido ao aumento de custo com pessoal que foi 13%. Em valores absolutos, o total de custos e despesas recorrentes foi reduzido em 5,1%, tendo anotado, em 2018, o valor R\$ 117,4 milhões e, em 2017, o valor de R\$ 123,8 milhões. Houve processo de recuperação de crédito de PIS/COFINS decorrente de depreciação de imobilizado. Os investimentos alcançaram valor de R\$ 38 milhões em 2018, 6% inferior em relação a 2017, sendo 36% dos investimentos financiados pelo Estado e 64%, com recursos próprios (PORTO DE SUAPE, 2021).

O EBITDA¹, em 2018, alcançou R\$ 91 milhões, um crescimento de 51% em relação a 2017, que alcançou R\$ 61 milhões, devido à redução de custos e aumento da receita líquida. Estes valores repercutiram no aumento do lucro líquido do exercício de 2018 que foi de R\$ 37,19 milhões, ante os R\$ 11,25 milhões em 2017 (RELATÓRIO SUSTENTABILIDADE, 2018).

Os recursos provenientes de inversões financeiras do Estado de Pernambuco foram incorporados ao Capital Social, passando de R\$ 1.574.330.069,61 no exercício de 2017 para R\$ 1.577.500.561,51 no exercício 2018. O Retorno Sobre o Capital em 2018 foi de 3%, enquanto, em 2017, foi de 2%, representando uma pequena melhoria devido ao crescimento do EBITDA (RELATÓRIO SUSTENTABILIDADE, 2018).

O Planejamento Estratégico Situacional adotado pela Empresa Suape permitiu, assim, a construção de uma modelagem específica à sua condição de empresa pública voltada à gestão industrial e portuária, numa condição controlada, pois diversos atores puderam participar com seus objetivos, fossem esses cooperativos ou conflitivos (RELATÓRIO SUSTENTABILIDADE, 2018).

Ao considerar a ação desses diferentes atores e a complexidade do sistema político e social na qual se encontra inserida a organização, foi possível planejar com uma relativa margem de mensuração de incertezas, de riscos. Nesse contexto, o planejamento passa a se configurar, inclusive, numa aposta contra essas variáveis (GUARDA, 2018).

O Porto, como estratégia comercial, procura mediar reuniões de grandes empresas com órgãos anuentes relevantes no processo de desembaraço de cargas, tais como Receita Federal do Brasil, Ministério da Agricultura e Anvisa. Algumas empresas apresentaram previamente seus projetos de importação/exportação visando maior celeridade no processo, devido à prévia divulgação. Suape media esse tipo de ação e vem colhendo bons frutos como o novo centro de distribuição da Mary Kay e de operações da BOSCH (PORTO DE SUAPE, 2021).

O Projeto de Consolidação de Cargas para Exportação (PCCE) também foi uma iniciativa interessante do Porto de Suape, iniciado em 2016, e encontra-se apto a operar. Este projeto tem como objetivo fomentar a exportação e surgiu de uma parceria do Porto com a Rede de Exportação, formada pela Agência de Desenvolvimento Econômico do Estado (AD Diper) e a Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (Fiepe). O projeto tem o intuito de integrar pequenos exportadores, consolidando cargas, para reduzir os custos de transporte marítimo e de garantir confiabilidade nas saídas de contêineres, com o objetivo primordial de

¹ EBITDA é a sigla em inglês para Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization, ou em português, Lucro Antes dos Juros, Impostos, Depreciação e Amortização (LAJIDA).

desenvolver o mercado de exportação marítima consolidado. O grande desafio atual desse projeto é o de capacitar os exportadores para que se habilitem nesse processo, face ao nível de exigência dos clientes importadores, o que vem dificultando a implementação plena dessa ação (RELATÓRIO SUSTENTABILIDADE, 2018).

Recentemente, recebeu autorização para receber navios porta-contêineres da classe New Panamax (a de maior dimensão disponível na América Latina), com 366m de comprimento e capacidade para 14 mil TEUs (PORTO DE SUAPE, 2021). Além disso, assinou um memorando de cooperação com a Argentina, que coloca o Porto de Suape como porta oficial no fluxo de mercadorias que tenham o Nordeste como origem e destino. Com o acordo, o Porto se torna hub logístico da Argentina, passando a absorver diretamente toda a carga argentina com destino ao Nordeste (PORTOS; NAVIOS, 2021).

Com relação à inovação e tecnologia, foi instalado no segundo semestre de 2021 nas águas do mar do Porto do Suape, um equipamento capaz de gerar energia através do movimento das ondas, sem uso de nenhum combustível e sem emissão de gases de efeito estufa. Patentado pela empresa americana Wave Water Works, o protótipo do Oscillo Drive foi doado ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Pernambuco (IFPE), e tem o intuito de possibilitar a ampliação do conhecimento na área e complementar seu desenvolvimento com pesquisadores locais, fomentando a qualificação de profissionais na área de energias renováveis e o desenvolvimento de energias limpas (PORTO DE SUAPE, 2021).

2.3.1 OBRAS NO PORTO DE SUAPE

O governo Federal implantou o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) a fim de projetar e planejar investimentos à curto, médio e longo prazo visando o desenvolvimento econômico do país. Dentre as principais ações do PAC, os investimentos na área de infraestrutura são relevantes e apoiam o crescimento e melhoria do sistema marítimo brasileiro (NUNES, 2017).

Conforme o programa, está prevista a melhora na qualidade do gasto público, com contenção do crescimento do gasto corrente e aperfeiçoamento da gestão pública, tanto no orçamento fiscal quanto no orçamento da previdência e seguridade (DNIT, 2007). O Programa de Aceleração do Crescimento voltado para o investimento em infraestrutura vai aplicar em quatro anos, um total de ordem de R\$ 503,9 bilhões, nas áreas de transporte, energia, saneamento, habitação e recursos hídricos. Este valor está dividido em R\$ 67,8 bilhões do

orçamento do governo central e R\$ 436,1 bilhões provenientes das estatais federais e do setor privado (BRASIL, 2019).

As obras de infraestrutura em destaque as obras relativas aos acessos ao porto visando à construção ou manutenção das vias. Estes investimentos são necessários para a melhoria da eficiência e segurança do porto de Suape. As vias de acesso rodoviárias são os principais meios para que o transporte possa fluir dentro da região Nordeste e em todo o país. Assim sendo, a aplicação de recursos financeiros nas obras viárias acelera o processo da internacionalização do porto de Suape (GUARDA, 2018).

As obras relativas ao porto de Suape estavam orçadas em 953 milhões de reais (NUNES, 2017). O maior investimento foi na construção do Cais Petroleiro. A grande maioria da origem dos recursos é pública, excluindo-se a obra do acesso a ilha de Cocaia. Apesar das obras de infraestrutura possuírem objetivos claros, o planejamento e início das obras estão à mercê dos órgãos públicos que liberarão o capital para que sejam efetuadas as implantações e ampliações citadas acima. O diferencial de Pernambuco está na combinação de diversos fatores: localização estratégica, existência de projetos-âncora, excelente infraestrutura portuária e aeroportuária, competente estrutura de formação de recursos humanos, base de Ciência e Tecnologia e Inovação, incentivos fiscais e visão de desenvolvimento a longo prazo compartilhada entre o setor público e privado (SUAPE, 2008).

Além disso, destaca-se a estruturação de mão de obra qualificada para atender a demanda dos empreendimentos a serem implantados. Desta forma, o governo tem investido amplamente na educação técnica e ensino de graduação para que a população local possa ser absorvida pelos projetos portuários (GUARDA, 2018).

Outro ponto positivo é o investimento em ciência e tecnologia e na padronização do sistema de informação do porto de Suape. No novo plano diretor de Suape (MENEZES, 2008), há uma padronização do sistema de informação, permitindo a integração dos sistemas com segurança, sigilo e agilidade.

A infraestrutura aeroportuária e portuária, além da existência de projetos-âncora, são aspectos positivos para a visualização do porto de Suape como concentrador de cargas. Isto se deve aos grandes investimentos públicos e privados que foram realizados no passado e as perspectivas de altos investimentos para os próximos anos no estado. Estes valores serão aplicados em obras relativas à infraestrutura do porto e seus arredores envolvendo assim a melhoria das rodovias e áreas retro portuárias para que possam atender os projetos de grande porte industrial. Pode-se citar exemplos como o Estaleiro Atlântico Sul e a refinaria Abreu e Lima, em Pernambuco (NUNES, 2017).

O ideal para um porto é funcionar com cerca de 50% de sua capacidade operacional. No Brasil, a capacidade média utilizada fica entre 80% e 90%. Suape se aproxima de 484 mil TEUs e tem espaço para 400 mil (GUIA MARÍTIMO, 2021). Para que o Porto de Suape funcione em sua capacidade operacional média em relação aos demais portos, o investimento em infraestrutura, principalmente a dragagem é fundamental (DINIZ; CROCO, 2013).

O Tecon Suape vai investir em equipamentos, sistemas, pátios e pavimentação expandindo o terminal de contêineres para uma movimentação anual de 500 mil TEUs. Estudos estão sendo realizados para a obra de dragagem no porto, a fim de aumentar o atual calado de uma profundidade de 16 para 19,5 metros e possibilitar a navegação de navios petroleiros. Projeto de dragagem deve ser realizado para ampliar o calado de cerca de 9 para 11,5 metros e permitir atracar navios de 25 a 50 mil toneladas de peso bruto. Com isso, poderá atrair uma variedade maior de cargas (CUNHA, 2018)

Além dessas competências diretas, a Empresa Suape - Complexo Industrial Portuário desenvolve um conjunto de ações com o objetivo de promover o desenvolvimento sustentável do território. Um exemplo dessa atuação é o fato de que 59% de seu território destina-se à preservação ambiental. A Zona de Preservação Ecológica (ZPEC), como é chamada esta área, é caracterizada pela diversidade ecológica do bioma Mata Atlântica, e situada nos municípios do Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca. A ZPEC tem a finalidade de contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos habitantes das áreas urbanas, e promover o equilíbrio entre o meio ambiente do território e a atividade industrial portuária ali instalada (RELATÓRIO SUSTENTABILIDADE, 2018).

As perspectivas para o Porto de Suape são as melhores. A inauguração da ferrovia Transnordestina centralizará o fluxo de cargas no porto e assim, competirá diretamente com o porto de Pecém, no Ceará que está a 800 quilômetros de distância de Suape e possui uma estrutura semelhante. Com o desenvolvimento de todos os aspectos acima listados, será possível adequar o porto como concentrador de cargas e elevado potencial para se tornar uma rota estratégica mundial (RELATÓRIO SUSTENTABILIDADE, 2018).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A literatura acerca da temática portuária tem revelado um crescente interesse da comunidade acadêmica. No Brasil, especialmente na região Nordeste, esta discussão ainda é escassa o que caracteriza a importância de reflexões acerca das interfaces que permeiam a relação porto e cidade.

A relação porto e a cidade do Recife é, sobretudo, um processo histórico marcado por períodos de sucessivas mudanças, sobretudo após a revolução industrial. Momentos de harmonia e distanciamento marcaram de fato os novos rumos do porto e da cidade que passou a condicionar a sua lógica de gestão urbana a criação de leis, planos, projetos e ações.

A união de porto e indústria, dentro do mesmo território, faz com que o complexo desempenhe importante papel na consolidação do Estado de Pernambuco como o segundo maior PIB da região nordestina (IBGE, 2018). Desde sua inauguração, em 1983, desenvolveu dez polos industriais, incluindo o metalmeccânico logístico, eólico, petroquímico, materiais de construção, alimentos e bebidas, naval e offshore, com investimentos que somam aproximadamente R\$ 50 bilhões (GUARDA, 2018). Possui mais de 100 empresas que resultam em 30 mil empregos em seu território e em sua área de influência, Suape tem forte influência no crescimento do PIB dos municípios que alcança. Assim sendo, conclui-se que a implantação do Complexo Industrial Portuário de Suape como um polo de desenvolvimento, embora ainda em implementação, configura-se como importante dinamizador e agente impulsionador da atividade industrial no Estado de Pernambuco, extrapolando, em diversas ocasiões, os próprios limites estaduais.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Análise de Movimentação Portuária Brasileira. 2011.

ANUÁRIO DAS ESTATÍSTICAS PORTUÁRIAS – ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. 2013.

ANUÁRIO DAS ESTATÍSTICAS PORTUÁRIAS – ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. 2021.

CARNEIRO, F. B. **Fatores críticos de sucesso para o desenvolvimento do hinterland de Suape**. 284 f. Dissertação (mestrado). Programa de pós-graduação em administração. Recife: UFPE, 2011.

DINIZ, C.; CROCCO, M. A. Reestruturação econômica e impacto regional: o novo mapa da indústria brasileira. **Nova Economia**, v. 6, n. 1, 12 dez. 2013.

GUARDA, A. Pernambuco sofre mais impacto da crise argentina do que país. **JOnline**, Pernambuco, 16 set. 2018

Kakuta, A. E. **Aspectos competitivos e diretrizes para desenvolvimento do Porto de Suape como Porto internacional**. TCC (Graduação) – Universidade Federal de Pernambuco. CTG. Curso de Engenharia de Produção, 2009.

MINISTÉRIO DA FAZENDA. Indicadores e estatísticas de comércio exterior. Disponível em: < <http://mdic.gov.br>>, 2011.

NUNES, Liliane de Souza. Porto de Suape como provedor de pernambuco nas relações internacionais. Faculdade Damas. **NEARI em Revista**, v. 03, n. 03, 2017.

OLIVEIRA, D. S. et al. Portuária, Desenvolvimento Municipal e Alterações Ambientais no Brasil: Desafios para a gestão costeira. **Revista da Gestão Costeira Integrada**. V. 13, N. 1, p.79-87. 2017.

RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE. **Administração do Ano de 2018 do Complexo de Suape**. Assessoria de Comunicação de Suape, fev. 2018.

SÁ, Maria Evelina Menezes de; SANTOS, Maria de Lourdes Florencio. **Análise comparativa entre os portos do Recife e de Suape: desafios para a gestão ambiental**. 2008. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Gestão e Políticas Ambientais, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2008

SILVA, D. M. **Pernambuco e o comércio exterior: uma análise da abertura comercial no período de 2008 a 2018** – Recife, 2019.

SOUZA JÚNIOR, J. N. C; NOBRE JÚNIOR, E. F.; PRATA, B. A. Análise da eficiência dos portos da região Nordeste do Brasil baseada em Análise Envoltória de Dados. **Revista Eletrônica Sistemas & Gestão**, Universidade Federal Fluminense, v. 3, n. 2, pp. 74-91, maio a agosto de 2008.

SOUZA, Nali de Jesus de. Desenvolvimento Polarizado e Desequilíbrios Regionais no Brasil. **Revista Análise Econômica**, v.11, n.19. Porto Alegre, 2002. p. 29-59.

SUAPE. Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros. Apresentação - Complexo Industrial e Portuário de Suape: Pernambuco preparado para novos negócios. 2021

SUAPE. Secretaria de Desenvolvimento Econômico. **Complexo de Suape**. Disponível em: <http://www.suape.pe.gov.br/complexo_suape.asp>. Acesso em: 18 de outubro de 2022.

TREVAS, J. Y Plá. **A importância da Lei 8.630/93 para a modernização dos portos brasileiros: os casos de Pecém, Suape e Salvador**, 2005. Dissertação (mestrado). UFPE. CCSA Economia.

UNCTAD. Desenvolvimento e Melhoria dos Portos – Os Princípios de Gestão e Organização dos Portos. Conferência das Nações Unidas Sobre o Comércio e Desenvolvimento.1992.

VAINSENER, S. A. **Suape - porto e complexo industrial**. (org.) Fundação Joaquim Nabuco. Disponível em: <<http://www.fundaj.gov.br/notitia/servlet/newstorm.ns.presentation.NavigationServlet?publicationCode=16&pageCode=317&textCode=6051&date=currentDate>>. Acesso em: 18 de outubro de 2022.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente a Deus, pela força de vontade e coragem de superar meus desafios.

À minha falecida avó Zeza, pelos conselhos e incentivos.

Aos meus pais, Jó e Flavia, por todo o apoio e suporte necessário para a minha formação pessoal e acadêmica.

Aos meus irmãos, Jr e Laura, que fizeram parte da minha trajetória.

À Eleven Jr, por toda vivência empresarial e conhecimentos.

Ao meu Orientador e aos Professores, por todo trabalho educacional de qualidade, paciência e dedicação.

À João Pessoa, um lugar especial e acolhedor, que escolhi morar por todos os anos da graduação.