



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ – UFC
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
FACULDADE DE ECONOMIA, ADMINISTRAÇÃO, ATUÁRIA E
CONTABILIDADE

VERA LÚCIA FREIRE MARTINS

COMPETITIVIDADE REVELADA ENTRE OS PORTOS DE
FORTALEZA E DO PECÉM

FORTALEZA

2009

VERA LÚCIA FREIRE MARTINS

**COMPETITIVIDADE REVELADA ENTRE OS PORTOS DE
FORTALEZA E DO PECÉM**

Dissertação submetida à Coordenação do Curso de Mestrado Profissional em Economia de Empresa do CAEN – Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre- categoria profissional.

FORTALEZA

2009

VERA LÚCIA FREIRE MARTINS

**COMPETITIVIDADE REVELADA ENTRE OS PORTOS DE
FORTALEZA E DO PECÉM**

Dissertação submetida à Coordenação do Curso de Mestrado Profissional em Economia de Empresa do CAEN – Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre- categoria profissional.

Aprovada em: 04/12/2009

BANCA EXAMINADORA

Prof. Docente Livre Francisco de Assis Soares (Orientador)
Universidade Federal do Ceará – UFC

Prof. Dr. Manoel Bosco de Almeida
Universidade Federal do Ceará – UFC

Prof. Dr. João Mário Santos de França
Universidade Federal do Ceará – UFC

A Deus, Pai de bondade e de amor, que, em todos os momentos em que pedi Sua luz divina, nunca me faltou.

AGRADECIMENTOS

À minha avó, Raimunda Jurandi Araújo Freire (*in memoriam*) pelos ensinamentos de amor, respeito, dignidade, coragem, dedicação e honestidade.

Ao meu marido, João Alves Martins, pelo apoio, paciência, amor e solidariedade e por fazer parte dos meus sonhos.

Ao meu orientador, professor Dr. Francisco de Assis Soares, pela força, incentivo, competência e sabedoria.

Aos professores da Banca Examinadora, Prof. Dr. Manoel Bosco de Almeida e Prof. Dr. João Mário Santos de França, pela suas críticas, recomendações para melhoria do trabalho e colaboração.

Aos professores do Curso de Mestrado Profissional em Economia de Empresa da Universidade Federal do Ceará – UFC, que transmitiram ensinamentos valiosos para o meu desempenho profissional.

Aos funcionários da Universidade Federal do Ceará – UFC que, de maneira direta ou indireta, contribuíram para a realização deste trabalho.

Aos colegas do curso de Mestrado e de trabalho da Secretária da Fazenda do Estado do Ceará – SEFAZ, pelo incentivo e pelas palavras de encorajamento.

RESUMO

O Plano de Governo do Ceará (1987-1990) destacava como eixo econômico para o Ceará a expansão industrial com a instalação de novas plantas com escala de produção elevada. Não explicitava claramente, no entanto, a implantação de um novo porto e sim a expansão do porto de Fortaleza para consolidar a sua integração com o Distrito Industrial de Pajuçara. Com a política estadual de fortalecimento da economia local, porém, com viés para o mercado externo, surgiu a necessidade de construção de um novo complexo portuário. Assim, em 1995, apareceu a ideia de construir outro porto com localização afastada dos centros urbanos, com infraestrutura capaz de viabilizar um parque industrial metalmeccânico e petroquímico, especialmente com um terminal portuário moderno em condições de oferecer operações eficientes, com tarifas competitivas e acessos rodoviários livres. Inaugurado em 2002, o Complexo Industrial e Portuário do Pecém foi modelado para atender a demanda de cargas gerais e contêineres e ser incluindo na rota marítima internacional de navios de grande porte. Certamente, a criação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém impactou a corrente de comércio cearense e modificou a movimentação de mercadorias do porto de Fortaleza. Nesse sentido, este estudo tem como objetivo verificar o nível de competitividade do porto de Fortaleza em confronto com o porto do Pecém. Busca-se, deste modo, examinar a hipótese de complementariedade das atividades dos dois portos. A metodologia utilizada consiste da interpretação de estatísticas descritivas sobre a corrente de comércio e, em termos analíticos, do uso de indicadores de vantagem competitiva revelada, na tradição de Balassa(1965). Os resultados mostram que parcela relevante dos principais produtos importados e exportados pelo porto de Fortaleza foi absorvida pelo porto do Pecém, mas que, ao longo da série analisada, se verificou uma retomada significativa da movimentação do porto de Fortaleza. Além disso, constatou-se certa especialização em relação aos blocos econômicos, seja no aspecto da exportação ou da importação. Ficou evidenciado que a perda inicial de competitividade do porto de Fortaleza foi sequencialmente recuperada. Conclui-se que os portos estão se especializando e se transformando em portos complementares.

Palavras-chave: Porto de Fortaleza. Porto do Pecém. Complexo Industrial.

ABSTRACT

The Plan of Government of Ceará (1987-1990) highlighted how economic hub for Ceará industrial expansion with the installation of new plants with high production scale. Failed to explain clearly, but the deployment of a new port, but to expand the port of Fortaleza to consolidate its integration with Industrial District Pajuçara. With the state policy of strengthening the local economy, but with bias to the external market, the need arose to build a new port complex. Thus, in 1995, appeared the idea of building another port located away from urban centers, with infrastructure capable of providing an industrial metal and petrochemicals, especially with a modern port terminal in a position to offer efficient operations at competitive rates and access roads Free. Opened in 2002, the Industrial and Port Complex Pecém was modeled to meet the demand for general cargo and containers and be included in the international sea route large ships. Indeed, the creation of the Industrial and Port Complex Pecém impacted the trade flow from Ceará and modified the movement of goods from the port of Fortaleza. Thus, this study aims to determine the level of competitiveness of the port of Fortaleza in confrontation with the port of Pecém. Search is thus to examine the hypothesis of complementarity of the activities of the two ports. The methodology consists of the interpretation of descriptive statistics about trade flows and, in analytical terms, the use of indicators of revealed competitive advantage in the tradition of Balassa (1965). The results show that relevant portion of the main products imported and exported through the port of Fortaleza was absorbed by the Port of Pecém, but that over the study period, there was a significant recovery drive from the port of Fortaleza. Moreover, it appeared certain specialization in relation to economic blocs, whether in respect of export or import. Showed that the initial loss of competitiveness of the port of Fortaleza subsequently was recovered. We conclude that the ports are specializing and becoming complementary ports.

Keywords: Port of Fortaleza. Port Pecém. Industrial Complex,.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABID – Agência Brasileira de Desenvolvimento Industrial
ABMP – Associação Brasileira dos Municípios Portuários
ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAPs – Conselhos de Autoridade Portuária
CCE-CEARÁ – Comissão de Comércio Exterior do Ceará
CDC – Companhia Docas do Ceará
CEARAPORTOS - Companhia de Integração Portuária do Ceará
CEDE – Conselho Estadual de Desenvolvimento Econômico
CIPP – Complexo Industrial Portuário do Pecém
CNPP – Comissão Nacional Permanente Portuária
CVTP – Centro Vocacional Tecnológico Portuário
CSCMP – *Council of Supply Chain Management Professional*
ETs – Empresas transnacionais
FDI – Fundo de Desenvolvimento Industrial do Ceará
FIEC – Federação das Indústrias do Estado do Ceará
FINOR – Fundo de Investimentos do Nordeste
FOB – *Free on board*
OGMOs – Órgãos Gestores de Mão de Obra
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento
PDCI/FDI – Programa de Desenvolvimento no Comércio Internacional e Atividades Portuárias e Aeroportuárias do Ceará
PIB – Produto Interno Bruto
PITCE – Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior
PNDs – Planos Nacionais de Desenvolvimento
PROCAP/FDI – Programa de Desenvolvimento de Cadeias Produtivas
PROVIN/FDI – Programa de Incentivos ao Desenvolvimento Industrial
PSDB – Partido da Social Democracia Brasileira
SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SEFAZ – Secretaria da Fazenda do Estado do Ceará
SEINFRA – Secretaria da Infraestrutura do Estado do Ceará
SEP – Secretaria Especial dos Portos
SEPLAG – Secretaria do Planejamento e Gestão do Ceará
SETECO – Secretária dos Transportes, Energia, Comunicação e Obras

LISTA DE TABELAS

1- Ceará: principais mercadorias exportadas de 2003 a 2007.....	38
2- Ceará: principais mercadorias importadas de 2003 a 2007.....	39
3- Ceará: corrente de comércio das principais mercadorias.....	40
4- Corrente de comércio como percentual do PIB (%).....	40
5- Ceará: distribuição das exportações de cada porto por bloco econômico de destino(%).....	42
6- Ceará: distribuição das importações de cada porto segundo o bloco econômico de origem(%).....	43
7- Ceará: Índice de Vantagem Competitiva Revelada Simétrica do porto de Fortaleza para exportações.....	47
8- Ceará: índice de Vantagem Competitiva Revelada do porto de Fortaleza para importações.....	49

LISTA DE QUADROS

1- Índices de vantagem comparativa.....	45
3- Ceará: Vantagem Competitiva Revelada do porto de Fortaleza para importações.....	48
2- Ceará: Vantagem Competitiva Revelada Simétrico do porto de Fortaleza para exportações.....	49

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	13
2 A QUESTÃO PORTUÁRIA NO CONTEXTO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DO ESTADO DO CEARÁ.....	17
2.1 Visão global.....	17
2.2 Investimentos nos portos cearenses.....	22
2.3 Plano de Desenvolvimento e Integração Portuária do Ceará.....	24
3 ECONOMIA PORTUÁRIA DO CEARÁ.....	26
3.1 Lei nº 8.630/93 – Lei de modernização dos portos.....	26
3.2 Características dos portos de Fortaleza e Pecém.....	29
3.2.1 Porto de Fortaleza.....	30
3.2.2 Porto do Pecém.....	32
3.3 Logística dos portos cearenses.....	35
4 AVALIAÇÃO EMPÍRICA DA COMPETITIVIDADE ENTRE OS PORTOS DE FORTALEZA E DO PECÉM.....	37
4.1 Origem dos dados.....	37
4.2 Distribuição das principais mercadorias entre os portos.....	37
4.3 Evolução da corrente de comércio.....	39
4.4 A integração dos portos com os blocos econômicos.....	41
4.5 Vantagem Competitiva Revelada dos portos.....	43
4.5.1 O índice de Balassa adaptado.....	44
4.5.2 Análise empírica da competitividade dos portos.....	46
4.5.2.1 Exportações.....	46
4.5.2.2 Importações.....	48
5 CONCLUSÃO	
REFERÊNCIAS	
APÊNDICE A- Total das exportações e importações, conforme o porto(US\$).....	59
APÊNDICE B- Principais mercadorias de cabotagem de exportação e importação pelos portos de Fortaleza e Pecém.....	60
APÊNDICE C- Principais produtos exportados pelo porto de Fortaleza 2003/2007(US\$)..	61
APÊNDICE D- Principais produtos importados pelo porto de Fortaleza 2003/2007(US\$)..	62
APÊNDICE E- Principais produtos exportados pelo porto de Pecém- 2003/2007(US\$)....	63
APÊNDICE F- Principais produtos importados pelo porto de Pecém- 2003/2007(US\$)....	64
APÊNDICE G- Principais produtos exportados pelo Estado do Ceará- 2003/2007(US\$)..	65
APÊNDICE H- Principais produtos importados pelo Estado do Ceará- 2003/2007(US\$)..	66

APÊNDICE I- Ceará: Índice de Vantagem Competitiva Revelada Simétrico do porto de Pecém para exportações.....	67
APÊNDICE J - Ceará: Vantagem Competitiva Revelada Simétrico do porto de Pecém para exportações.....	68
APÊNDICE K- Ceará: Índice de Vantagem Competitiva Revelada Simétrico do porto de Pecém para importações.....	69
APÊNDICE L- Ceará: Vantagem Competitiva Revelada Simétrico do porto de Pecém para importações.....	70

1 INTRODUÇÃO

A abertura dos portos às nações amigas, decretada por D. João VI em 1808, contribuiu para abrir perspectiva afim de que o Brasil passasse a ter relação comercial internacional, intensificando a troca entre produtos coloniais e estrangeiros. Esse fato ensejou mudanças significativas no setor portuário brasileiro (OLIVEIRA, 1999).

Com o desenvolvimento do comércio internacional estreitamente ligado à questão portuária, o governo constatou que os portos brasileiros não acompanharam a evolução dos grandes complexos portuários mundiais baseada na competitividade, isto é, menor custo e melhor qualidade de serviço (DIAS, 2002).

Com a política de modernização dos portos, instituída pela Lei nº 8.630/93, inicia-se nova fase dos portos brasileiros. As novas tecnologias introduzidas na navegação marítima e nas infraestruturas portuárias nos últimos anos provocaram profundas transformações no panorama do comércio mundial (BRASIL, 1993).

Com a globalização, as empresas brasileiras procuraram com muito esforço adaptar-se à nova realidade. Dessa forma, a Lei nº 8.630/93 tornou-se necessária no sentido de enquadrar-se no processo de integração regional do Mercosul.

A Lei dos Portos, como ficou conhecida a Lei nº 8.630/93, trouxe uma profunda reformulação nos conceitos postos em prática na vida portuária brasileira, no que diz respeito à exploração das instalações, à prestação dos serviços, às relações capital-trabalho, à administração e à participação do Estado nas atividades portuárias (BRASIL, 1993).

A Lei introduziu poderosos mecanismos, como a privatização da exploração dos portos organizados, mediante a concessão, construção, reforma, ampliação, melhoramento, arrendamento e exploração de instalações portuárias, mediante contrato de concessão ou autorização do Ministério competente, bem assim a privatização da prestação dos serviços portuários por meio da pré-qualificação de empresas operadoras portuárias (BRASIL, 1993).

Situado na costa do Nordeste brasileiro, o Estado do Ceará encontra-se numa posição geográfica estratégica, sobretudo, em relação à África, América do Norte e Europa. O litoral cearense se estende por 573 km de percurso onde existem ecossistemas e paisagens diversificadas e um grande potencial econômico. Nesse ambiente econômico, o Ceará conta com dois portos modernos o de Fortaleza e Pecém ambos possuindo perfis diferentes, porém são dois portos importantes para o crescimento e a geração de renda.

No atual ambiente de crescente globalização econômica, os impactos dos grandes programas estruturantes no Estado do Ceará pressionam cada vez mais pela aceleração do processo de melhoria do desempenho dos portos. Exemplos são as perspectivas de intensivo avanço de industrialização nos portos do Ceará, sobretudo no Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

Contando mais de meio século de criação, o porto de Fortaleza é um dos terminais marítimos mais importantes e estratégicos do País. Em virtude da sua localização na enseada do Mucuripe, permite o atendimento a empresas de navegação com linhas regulares destinadas a portos dos Estados Unidos, Canadá, Europa, África além de itinerários para os demais portos brasileiros por meio da navegação de cabotagem (DIAS, 2002).

A consolidação do porto de Fortaleza, antes distante do centro urbano, atraiu a implantação de empreendimentos industriais importantes para o Estado, desde as unidades de refino da Petrobrás (a LUBNOR) até a fábrica de margarinas do grupo Dias Branco, passando pelos moinhos de trigo e diversos outros, além de sediar importante núcleo para distribuição de combustíveis derivados de petróleo, entre outros produtos de importação.

O passar dos anos, entretanto, fez surgir ocupações mais elaboradas no entorno do porto, seja pela “descoberta” da praia do Futuro como zona de lazer, seja com a transformação das dunas em zona residencial de luxo, impedindo o crescimento, pelos naturais e evidentes conflitos, das ocupações industriais – fenômeno, aliás, comum e típico no desenvolvimento dos portos em todo o mundo (MAGALHÃES, 2001).

O antigo sonho de atrair indústrias de base, como a siderurgia e a refinação do petróleo, para o Estado, esbarrava nas dificuldades de juntarem-se, ao mesmo tempo, as condições portuárias adequadas ao atendimento desses empreendimentos e a disponibilidade de área ou espaço físico, com terrenos de baixo custo e relativamente distantes dos grandes centros urbanos (MAGALHÃES, 2001).

A solução para esse problema foi encontrada na ponta do Pecém, onde se implantou um moderno terminal *off shore*, ligado à terra por ponte, reservando-se ampla área para a implantação de um novo *complexo industrial*, o qual tem na usina siderúrgica e na refinaria de petróleo suas grandes âncoras (MAGALHÃES, 2001).

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém, denominado Complexo Portuário Mário Covas, teve início em março de 1995 com os levantamentos ecobatimétricos da costa do Estado do Ceará, na região do acidente geográfico denominado de ponta do Pecém, no Município de São Gonçalo do Amarante, pelo Grupamento de Navios Hidroceanográficos da

Marinha do Brasil, como elemento capaz de fundamentar e atender as demandas empresariais visando a atender indústrias de base voltadas para as atividades de siderurgia, refino de petróleo, petroquímica e de geração de energia elétrica (CEARAPORTOS, 2002).

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém integra a política industrial do Estado do Ceará pela disponibilização de uma infraestrutura na qual se pode instalar unidades de produção de siderurgia e de petroquímica, estratégicas para o desenvolvimento do Ceará. Essa disponibilização promove para o Estado do Ceará, também, a geração de emprego e renda; a consolidação do processo de industrialização mediante atração de indústrias de base e o foco nas cadeias produtivas, no plano de mercado internacional (CEARAPORTOS, 2002).

O Complexo Industrial e Portuário do Pecém está inserido numa área de 30.000 hectares, a aproximadamente 60km de Fortaleza; conta com infraestrutura necessária para implantação de projetos estruturantes e tem capacidade para receber navios de grande calado (até 17 metros de profundidade), atrelado a um sistema intermodal de carga e, ainda, extensa área de proteção ambiental em sua periferia. Sua localização é privilegiada para os mercados da Europa e Estados Unidos - vantagem que permite ao Terminal Portuário do Pecém ser inserido em diversas rotas internacionais (CEARAPORTOS, 2002).

A pesquisa em foco apresenta como tema “Competitividade Revelada entre os Portos de Fortaleza e do Pecém.”

O interesse pelo referido estudo surgiu da determinação em buscar conhecimentos sobre o assunto e poder contribuir, desse modo, para uma pesquisa dessa natureza no campo da Economia.

Numa tentativa de estabelecer maior compreensão sobre o problema com base no perfil dos dois portos porto de Fortaleza e porto do Pecém busca-se examinar, entre outras, a questão: de que maneira a criação do porto do Pecém vem introduzindo mudanças no comportamento das atividades do porto de Fortaleza?

A hipótese se fundamenta na seguinte afirmação: os empreendimentos portuários do Ceará, os portos de Fortaleza e do Pecém, colocam-se, no máximo, como complementares.

Como objetivo, geral pretende-se verificar a mudança do perfil do porto de Fortaleza no que concerne as suas características e atividades de importação e exportação, após a implantação do porto do Pecém. Os objetivos específicos procuram identificar os aspectos históricos dos dois portos; definir os objetivos estratégicos de atividades do porto de Fortaleza e do porto do Pecém; analisar o comportamento das principais mercadorias exportadas e importadas pelo porto de Fortaleza; verificar a alteração das principais mercadorias

movimentadas pelo porto de Fortaleza.

A relevância deste trabalho apresenta caráter socioeconômico, uma vez que contextualiza as respostas em termos de atividades do porto de Fortaleza, que passou a se expandir para enfrentar a concorrência do porto do Pecém.

A metodologia abrange: pesquisa bibliográfica; período de análise 1996 a 2007; índices de exportação e importação para indentificar a evolução temporal; análise com estatística descritiva com o uso de indicadores de vantagem comparativa revelada (VCR); e indicadores relativos para mostrar a importância comercial dos portos em termos do PIB estadual.

A estrutura desta dissertação compreende cinco seções, sendo a primeira esta introdutória. A segunda seção analisa a questão portuária no contexto das políticas públicas do Estado do Ceará, onde é abordado o papel das políticas públicas no comércio exterior sob os aspectos da política industrial, institucional, transporte, cambial e fiscal. São tratados também os investimentos públicos e privados, principalmente em projetos para melhoria dos portos cearenses. Ainda nesta seção, cuidar-se-á da importância do Plano de Desenvolvimento e Integração Portuária do Ceará. A terceira seção é destinada à economia portuária do Ceará, bem como à importância da implantação da lei de modernização dos portos, características dos portos de Fortaleza e do Pecém e as atividades de logística ligada aos portos cearenses. Na quarta seção, é feita abordagem sobre a evolução das mercadorias movimentadas pelos portos de Fortaleza e do Pecém, onde são avaliadas as principais mercadorias exportadas e importadas, utilizando o indicador de vantagem competitiva revelada (VCR) e a relação do PIB estadual no período de dezembro de 1996 a dezembro de 2006. A quinta seção apresenta a conclusão.

2 A QUESTÃO PORTUÁRIA NO CONTEXTO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DO ESTADO DO CEARÁ

2.1 Visão global

As políticas públicas do comércio exterior abrangem a política industrial, institucional, de transporte, cambial e fiscal que, conjuntamente, determinam o enfoque à promoção da inserção de uma economia no mercado externo.

No campo da Economia, o Estado do Ceará desenvolveu uma política de industrialização, objetivando a diminuição do êxodo rural, valorizando o aproveitamento da mão de obra local, com acentuada contribuição para o crescimento das taxas do produto industrial, que, em muitos períodos, superou os demais estados da Federação, ensejando até grandes avanços nas exportações, principalmente nos setores de calçados, têxteis, couros e na carcinicultura, com base na criação de camarões em cativeiro (BRAZILPRIME, 2009).

Nas economias em desenvolvimento, geralmente, o setor público assume papel significativo na formação bruta de capital agregado. A interação dos investimentos públicos e os investimentos privados, entretanto, é bastante complexa, dependendo, entre outros fatores, do tipo do investimento que é realizado e de sua forma de financiamento (FREIRE, 2002).

No que se refere à política de atração de investimentos do Estado, por meio de incentivos fiscais e financeiros, ela foi o principal fator determinante de atração dos investimentos diretos durante a década de 1990. Dessa forma os portos de Fortaleza e o Complexo Industrial e Portuário do Pecém representam um grande impacto na economia do Ceará, contribuindo diretamente para o crescimento industrial e econômico do Estado do Ceará (FORTE et al, S.d).

O empreendimento do porto do Pecém administrado pelo Governo Estadual, a Cearaportos, no Município de São Gonçalo do Amarante, destaca-se pelo desenvolvimento do tráfego marítimo, notadamente no que concerne às exportações e geração de empregos na região Nordeste. Dessa forma, segundo o presidente da Cearaportos, em cinco anos de atividades, o porto do Pecém já se tornou autossuficiente, visto que é o maior exportador de frutas refrigeradas do Brasil, além de trabalhar, sobretudo, com produtos em contêineres, como peixe, camarão e castanha de caju (CEARAPORTOS, 2008).

Já o Porto de Fortaleza, administrado pelo Governo Federal, a Companhia Docas do Ceará, se destaca com o parque trigueiro, de enorme importância para o Estado do Ceará,

além de favorecer o turismo e outras atividades importantes para a economia do Estado.

Segundo Irffi et al [S.d] , as diferenças estruturais durante muito tempo entre as economias estaduais brasileiras, no entanto, não existiam políticas federais destinadas a combater as desigualdades regionais após a constituição de 1988. Desenvolveu, porém, dentro do Estado federativo, o surgimento de políticas estaduais específicas como forma de corrigir as “falhas de governo” e “ falhas de mercado” no tocante à atração de investimentos que pudessem modificar a dinâmica da economia local. Dessa maneira coube aos estados apenas o uso de incentivos fiscais direcionados às regiões, enquanto o Governo Federal os incentivos são mais amplos, pois podem ser utilizados, além dos incentivos fiscais, incentivos cambiais, creditícios e outros mais.

Assinalam, ainda Irffi et al [S.d] , que, as políticas de industrialização são baseadas em dois princípios: o primeiro versa sobre a oferta de infraestrutura física inevitável para as necessidades das indústrias, como construção de estradas, serviços de água e esgoto, energia, gás, portos, aeroportos, comunicações, chegando a oferta de distritos industriais com toda a estrutura para implantação de indústrias, enquanto o segundo ocorre pela concessão de incentivos fiscais, representados pela isenção, alíquota diferenciada e diferimento de impostos. Dentre as políticas utilizadas pelo Governo do Ceará nos últimos anos para promover o desenvolvimento econômico do Estado, destacam-se as de incentivo à industrialização, via Fundo de Desenvolvimento Industrial do Ceará (FDI) , amplamente percebida pela isenção e prorrogação de impostos (incentivos fiscais), com o objetivo de dar um grande apoio à implantação, ampliação, diversificação, recuperação e modernização de estabelecimentos industriais, possibilitando um impulso econômico e industrial muito significativo para o Estado do Ceará, com destaque para a economia local e regional.

No que se refere ao Fundo de Desenvolvimento Industrial (FDI), este foi criado em 1979, em lei sancionada pelo governador Vigílio Távora (Lei nº 10.367), dotando o Estado do Ceará de um instrumento legal de incentivos as empresas industriais que investissem no Estado. Simultaneamente ao programa Fundo de Desenvolvimento Industrial do Ceará (FDI) diversos programas tais como PROVIN, o PRODIN, o PDCI e muitos outros que utilizariam os recursos disponibilizados por esse fundo, destacando-se o Programa de Atração de Investimentos de Empresas Industriais (PROVIN), que teve origem ainda no início de 1980 (PONTES, 2001).

Conforme Pontes (2001), é possível identificar dois momentos distintos referentes às

políticas de incentivo à industrialização; o primeiro compreende as décadas de 1960 e 1970, observando-se que houve acentuada preocupação com o desenvolvimento da infraestrutura, após criado o porto de Fortaleza; houve a expansão da rede distribuidora de energia elétrica para todo o Estado e a constituição do Distrito Industrial de Fortaleza e Maracanaú; o segundo momento compreende a década de 1980, quando a preocupação principal foi a atração de investimentos industriais para o Ceará com a instituição do Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

A preocupação com o desenvolvimento da infraestrutura fez com que o Estado do Ceará ficasse distante das políticas regionais até então predominantes, abrindo espaço para política de atração de investimentos industriais, ensejando benefícios fiscais e programas estruturantes, segundo Pereira Junior (2003).

Essa política de atração de investimentos industriais começou a se desenvolver na economia cearense, tendo seu início no governo de Virgílio Tavora (“União Pelo Ceará”). Primeiro Governo de Virgílio Tavora (1963 – 1966) principais ações de governo: PLAMEG I (Plano de Metas Governamentais I) foi o marco inicial do desenvolvimento industrial do Ceará; Usina Hidrelétrica de Paulo Afonso; estabeleceu planos estaduais de rodovias, eletricidade, comunicações, abastecimento d’água; implantação do Distrito Industrial de Fortaleza e Maracanaú; ampliação do porto de Fortaleza. No segundo governo de Virgílio Tavora (1979 – 1982) teve destaque o PLAMEG II (Plano de Metas Governamentais II) que deu origem ao FDI (Fundo de Desenvolvimento Industrial do Ceará), importante instrumento de liberação de recursos para financiamento de projetos novos (PEREIRA JUNIOR, 2003).

Conforme Pereira Junior (2003), o crescimento das atividades industriais nesse período não trouxeram alterações na estrutura industrial do Estado, pois os ramos da indústria têxtil, alimentar e de calçados são produtos tradicionais do Ceará. As alterações no setor industrial ocorrem a partir do governo Tasso Jereissati (“GOVERNO DAS MUDANÇAS”). No primeiro Governo das Mudanças Governo de Tasso Jereissati (1987 – 1990) ocorreram o fortalecimento das indústrias, atração de investimentos externo, capitalismo global e outras políticas modernizadoras. Segundo Governo das Mudanças Governo de Ciro Gomes (1991 – 1994). Principais ocorrências: superavit fiscal; investimento na infraestrutura econômica e social, pequenos ajustes na máquina administrativa do Estado. O terceiro Governo das Mudanças Governo de Tasso Jereissati (1995 – 1998) foi voltado para a implantação de indústrias; ampliação das relações comerciais com o exterior; grandes obras, como aeroporto, porto, rodovias, ferrovias, barragens entre outras. Último Governo das Mudanças Governo de

Lúcio Alcântara (1999 – 2002). Principais ações: crescimento econômico; implantação do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, com o objetivo de atividades industriais integradas, permitindo integração regional, aumento de emprego e renda e fixação das populações em seus municípios de origem.

Essas mudanças buscavam, entre outras intenções, restaurar a capacidade de investimento do Estado, realizando grandes obras de infraestrutura, dependentes do desenvolvimento turístico e industrial cearense. Ocorreram assim, a abertura comercial e o advento da globalização na economia cearense, com o desenvolvimento da industrialização, dando origem a um sistema capitalista, pois há a atração de mais investimentos e mais infraestrutura (SANTIAGO, 2005).

O Fundo de Desenvolvimento Industrial do Ceará (FDI) baseia-se nos recursos de origem orçamentária: empréstimos de recursos a fundo perdido originários da União e Estado e outras entidades; contribuições, doações, legados e outras fontes de receitas decorrentes da aplicação de recursos próprios (art. 5º, Dec. 27.040/03). Essa política industrial se implementa por meio dos seguintes programas: Programa de Incentivos ao Desenvolvimento Industrial (PROVIN/FDI), Programa de Desenvolvimento no Comércio Internacional (PDCI/FDI) e das Atividades Portuárias e Aeroportuárias do Ceará e o Programa de Desenvolvimento de Cadeias Produtivas (PROCAP/FDI) (PONTES, 2001).

As políticas institucionais do Governo Federal direcionadas para a promoção do comércio exterior estão inseridas na Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior-PITCE, pertencente a um conjunto de ações decorrentes da estratégia de desenvolvimento apresentada no documento “orientação estratégica de governo: crescimento sustentável, emprego e inclusão social”, que objetiva o fortalecimento de infraestrutura e o desenvolvimento regional (CAVALCANTE, 2008).

O PITCE objetiva maior inserção internacional com a expansão das exportações, envolve ações que se baseiam na maior inclusão de pequenas e médias empresas no mundo dos negócios internacionais; na divulgação de empresas e produtos brasileiros no exterior; na desoneração e desburocratização; na ampliação de financiamentos para este setor; no estímulo aos setores onde o Brasil tem maior capacidade ou necessidade de desenvolver vantagens competitivas, abrindo caminhos para inserção nos setores mais dinâmicos dos fluxos de troca internacionais. (CAVALCANTE, 2008, p.198).

As políticas institucionais do Governo do Estado do Ceará constituem-se de parcerias com entidades privadas como o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas –

SEBRAE e a Federação das Indústrias do Estado do Ceará – FIEC, tendo ainda o apoio do Governo Federal por meio da APEX-Brasil. A partir de 2003, a proposta do Governo Estadual era tornar as ações públicas e privadas bem mais integradas, o que se deu com o fortalecimento da Comissão de Comércio Exterior do Ceará – (CCE-CEARÁ) que visa ao desenvolvimento dos negócios internacionais do Estado com base na difusão da cultura exportadora formada pelas seguintes instituições: Banco do Brasil, Banco do Nordeste, FIEC, SEBRAE/CE, Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, Governo do Estado do Ceará e Universidade de Fortaleza – UNIFOR (FIEC, 2009).

Ainda segundo a FIEC, a Comissão de Comércio Exterior do Ceará (CCE-CEARÁ) constitui um espaço privilegiado para troca de informações e formação de alianças para o desenvolvimento de ações conjuntas. Alguns projetos são desenvolvidos pela CCE-CEARÁ - Promoção da capacitação e informação sobre o comércio exterior; Promoção da competitividade dos setores exportadores; Realização de rodadas de negócios; Atração de investimentos; Articulação com entidades nacionais e internacionais; E melhoria dos serviços de apoio a exportação no Estado.

Com relação à política de transporte, destaca-se a ferrovia Transnordestina, que vai ligar a cidade de Eliseu Martins, no Piauí, aos portos de Suape, em Pernambuco, portos de Fortaleza e Pecém, ambos no Estado do Ceará. Foi iniciada sua implantação em 1990, mas com as denúncias de superfaturamento da obra, em 1991, ela foi suspensa pela União. Privatizada em 1998, estará pronta em 2012. A Transnordestina conta com o aporte financeiro da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e, quando estiver pronta, terá 1.860 quilômetros de extensão, atravessando o Ceará, o Rio Grande do Norte, a Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Piauí, Maranhão e Bahia, interligando os polos de produção agrícola, mineral e industrial da região (Brasil Ministério dos Transportes, 2009).

Conforme Ata da 160ª reunião ordinária do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) do Porto de Fortaleza (2006), a participação do porto de Fortaleza na ferrovia Transnordestina enfrenta muitos obstáculos, como, por exemplo, o acesso é bastante complicado, porém representantes da ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre) estiveram em Fortaleza fazendo estudos para trazer a ferrovia Transnordestina até o porto de Fortaleza. A ANTT (Agência Nacional de Transporte Terrestre) já manifestou à presidência da Companhia Docas do Ceará que é favorável a interligação da Transnordestina ao porto de Fortaleza e conta também com o apoio da Prefeitura de Fortaleza no sentido de eliminar os gargalos nesse trecho de 40km. Apesar de precária já existe uma malha ferroviária no porto

de Fortaleza que liga até Teresina (PI), mostrando que o porto de Fortaleza tem todas as condições de avançar nas negociações.

A seguir, são apresentados os investimentos nos portos cearenses

2.2 Investimentos nos portos cearenses

No tocante aos investimentos cearenses, o PLAMEG I – Plano de Metas Governamentais, criado em 1962, no governo de Virgílio Távora, permitiu a criação do Distrito Industrial, de Fortaleza e Maracanaú e criou estruturas para o desenvolvimento da produção, como a vinda da energia elétrica de Paulo Afonso e a ampliação do porto de Fortaleza, pois tinha o intuito de privilegiar a industrialização, a eletrificação e, sobretudo, o propósito de dotar o Ceará da infraestrutura setorial necessária à implantação de investimentos privados e públicos, especialmente no setor industrial. Depois veio o PLAMEG II, em 1979, com características de descentralização industrial, com o surgimento de algumas indústrias fora da região metropolitana de Fortaleza e a instituição do Fundo de Desenvolvimento Industrial (FDI), tendo como consequência a concessão de incentivos fiscais (BANDEIRA, 2009).

A lei de incentivos fiscais, conforme o art. 34/18, o Fundo de Investimentos do Nordeste (Finor), o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e Banco do Nordeste, a Lei nº 8.630/93, que trata da modernização e reestruturação dos portos e a Construção do Complexo Industrial e Portuário do Pecém, trouxeram significativo progresso à economia nordestina, situando as atividades industriais responsáveis pelo grande surto de desenvolvimento regional (FREIRE, 2002).

Além dos benefícios provenientes da política dos incentivos fiscais, soma-se ainda a contribuição dos planos nacionais de desenvolvimento (PNDs), cujas diretrizes regionais foram compatibilizadas nos respectivos Planos de Desenvolvimento do Nordeste, destacando-se no I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) o Programa de Integração Nacional, com a implantação dos corredores de exportação no Nordeste. Assim sendo, a industrialização beneficiou-se com a transformação de empresas dominadas por grandes corporações em busca de novos mercados e de fontes de matérias-primas. Essas grandes corporações tinham o mercado na mão, sem competição (FREIRE, 2002).

Segundo Cargnin (2007), em 1972, o I Plano Nacional de Desenvolvimento deu início à fase do “milagre brasileiro”, com grande crescimento econômico e derrame de capital

externo, permeado por estratégias para orientar a ação da política do Estado, utilizando o conhecimento geográfico, como o território, recursos naturais e contingente populacional, unindo o território ao poder central mediante um grande esforço de integração nacional. O II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), parcialmente implantado em 1975, consolida esse esforço, com ações relacionadas a infraestrutura, energia e, principalmente, com a intensiva presença intervencionista do Estado, que se manifesta com a criação de várias empresas estatais.

Dessa forma, com uma política de desenvolvimento local com aderência à política nacional, o Ceará afigura-se credível em relação ao empresariado e instituições financeiras nacionais e internacionais, garantindo o acesso contínuo a investimentos privados e financiamentos a longo prazo, buscando sempre novas formas de firmar a credibilidade interna e externa, o Estado criou programas como o de Ajuste Fiscal, que permitiu a geração de poupança pública, possibilitando assim o estabelecimento de uma base sólida (BRAZILPRIME, 2009).

Sendo assim, o Estado do Ceará conta com apoio do Governo Federal, empresas privadas nacionais, empresas internacionais e com os incentivos fiscais para implantação de grandes obras, como o Complexo Portuário do Pecém, que tem como característica atividades portuárias e industriais. Atualmente dois grandes empreendimentos serão instalados no Porto do Pecém e receberam incentivos fiscais, a siderúrgica, que consiste num empreendimento envolvendo o Governo do Ceará, o grupo brasileiro Vale do Rio Doce e a coreana DONGKUK, que vai permitir que as indústrias do setor metalmeccânico sejam abastecidas com aço do próprio Ceará; a Refinaria Premium II, obra de grande importância envolvendo o Estado do Ceará e a PETROBRAS. O Estado do Ceará espera um grande impulso no seu desenvolvimento e arrecadação de tributos gerados pela siderúrgica, a Refinaria Premium II e de muitas outras empresas que vierem se instalar no Ceará (CEARÁ CEDE, 2009).

Conforme Pontes (2001), o porto do Pecém é uma grande obra do Programa Avançada Brasil, executada pelo Governo Federal em parceria com o Governo do Estado do Ceará e a iniciativa privada, pois representa a criação de intenso instrumento de desenvolvimento econômico, por possibilitar a abertura de uma porta para entrada e saída de produtos importados e exportados pelo Ceará.

Assim, foram destinados R\$ 2,7 bilhões do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para obras de infraestrutura, dos quais R\$ 1,4 bilhão somente para dragagem dos principais portos do País. Referido esforço está centrado na direção de preparar e modernizar

os portos brasileiros para que, num futuro próximo, tenham condições de competir com portos mais avançados em termos de tecnologia e eficiência e projetar um plano diretor para os próximos 50 anos (DIÁRIO DO NORDESTE, 2009).

Também está previsto um grande projeto de infraestrutura para transformar o porto de Fortaleza mais voltado para o turismo, no valor aproximado de 100 milhões de reais, destinado à construção de um moderno terminal receptivo de passageiros, que deve apresentar estrutura igual ou superior ao aeroporto Pinto Martins (DIÁRIO DO NORDESTE, 2009).

Em se tratando de investimentos nas cidades portuárias, como Fortaleza, o Governo do Estado, em parceria com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), garante recursos para a licitação de dragagem do porto de Fortaleza que está calculada em R\$ 42,5 milhões, além de recursos para a compra de equipamentos que atingem a cifra dos R\$ 60 milhões (DOCASDOCEARA, 2009).

O porto de Fortaleza, no Mucuripe, na visão da Secretaria Especial dos Portos (SEP), será o portão de entrada dos turistas dos cruzeiros marítimos vindos para o Ceará. Depois da dragagem que ampliará seu calado de 10,5 para 14 metros, o porto de Fortaleza passará a receber navios de grande porte (DIÁRIO DO NORDESTE, 2009).

A estratégia de expansão do porto de Fortaleza, entretanto, envolve também a articulação com a Prefeitura de Fortaleza, municípios da região metropolitana, Governo do Estado e Governo Federal.

O item a seguir apresenta o Plano de Desenvolvimento e Integração Portuária do Ceará (PDIP), com o objetivo de promover a integração dos portos de Fortaleza e Pecém, evitando assim o desperdício de recursos do Ceará.

2.3 Plano de Desenvolvimento e Integração Portuária do Ceará

É um projeto do atual Governo do Ceará [Cid Gomes (2008 – 2010)], contando com a parceria formada entre os dois maiores portos cearenses, o de Fortaleza e o do Pecém, quando ambas as companhias portuárias se reuniram e traçaram as primeiras diretrizes com vistas a atuarem de forma bem mais integradas visando ao desenvolvimento do Ceará (CEARÁ SEINFRA, 2009).

O setor portuário cearense precisa trabalhar de forma integrada. Para isso, foi elaborado o Plano de Desenvolvimento e Integração Portuária, cuja coordenação é da Secretaria da Infraestrutura do Estado (SEINFRA) mediante parceria com a Cearaportos, sua

vinculada, a Secretaria do Planejamento e Gestão (SEPLAG) e a Companhia Docas do Ceará. O Plano, orçado em R\$ 1,4 milhão visa a realizar um diagnóstico da situação dos portos cearenses, em especial os terminais portuários do Pecém e de Fortaleza, com base nas suas vocações e potencialidades (CEARÁ SEINFRA; 2009).

“Os portos têm que se ajudar”, pois não adianta o porto do Pecém concentrar todos os investimentos e ficar sobrecarregado, enquanto o porto de Fortaleza não recebe recursos para atender de forma eficaz a demanda. “Deve haver uma sinergia no trabalho destes complexos.” O plano de integração é um projeto que vai nortear o desenvolvimento portuário no Estado para os próximos 20 anos, evitando a competição entre os portos e o desperdício de dinheiro público. (BENTO, 2009).

O projeto visa a apontar qual a verdadeira vocação de cada porto e indicar os meios para que esta seja otimizada, revelando que o plano não será aplicado apenas aos dois maiores portos cearenses, o de Pecém e o de Fortaleza, mas também aos portos menores, como Camocim, Acaraú e Aracati, de forma que também desenvolvam suas potencialidades. Prevê, ainda um estudo sobre os futuros investimentos nos terminais, além de acessos rodoviários e aquaviários. O objetivo é incentivar a economia cearense, pois não é interessante que navios deixem de atracar nos portos cearenses por não haver infraestrutura adequada, pondera o secretário-executivo da Seinfra (CEARÁ SEINFRA, 2009).

A pretensão é explorar as características de cada complexo portuário para incentivar a economia cearense, portanto, visa a elaborar um estudo que aponte quais áreas devem ser exploradas e como os investimentos devem ser realizados nos portos de Fortaleza e Pecém e também verificar quais setores utilizam estes portos e adequar os terminais para atendê-los de forma eficaz, sem esquecer de almejar novos clientes (CEARÁ SEINFRA, 2009).

Portanto, foi apresentado o Plano de Desenvolvimento e Integração Portuária do Ceará (PDIP) em reunião em Brasília com a Companhia Docas do Ceará, a Cearaportos e representantes da Secretária de Infraestrutura do Estado (SEINFRA). Essa reunião resultou na dependência da liberação de recursos do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) para o projeto se tornar realidade (CAIS DO PORTO PONTO COM, 2009).

A seção a seguir apresenta a economia portuária do Ceará bem como a importância da lei de modernização dos portos, características referente aos portos de Fortaleza e Pecém, e as atividades de logística ligada aos portos cearense. Esta seção se baseia na pesquisa de Brandão (2009) e de outros trabalhos relevantes.

3 ECONOMIA PORTUÁRIA DO CEARÁ

A economia portuária é parte integrante de um país, e este confronta a necessidade de mercadorias capazes de ligá-los às novas redes do comércio mundial. Os portos atuam como centros de conexão de troca internacional e a cidade se desenvolve trazendo benefícios para a economia local (MASIEIRO, 2007).

Dessa forma, a economia portuária reflete na economia local, influenciando a cidade e o porto. Os portos e as cidades portuárias têm desempenhado, ao longo do tempo, um papel determinante no desenvolvimento do mundo moderno, constituindo-se como os principais fluxos comerciais e financeiros de mercadorias (MASIERO, 2007).

Segundo Masiero, são as cidades portuárias (e não mais os portos) que tendem a dominar o comércio mundial. As cidades portuárias concentram as atividades industriais, comerciais e de serviços. Exemplo ilustrativo é, no Ceará - o Complexo Industrial e Portuário do Pecém, que possibilitou impactos positivos na economia local como a geração de emprego e renda, bem como o aumento do comércio, possuindo infraestrutura necessária para atrair outros investimentos, tais como usina siderúrgica, refinaria, termelétrica etc. Outro exemplo é o porto Fortaleza, que influenciou o crescimento do Estado e da Capital cearense com as indústrias moageiras de trigo, as distribuidoras de combustíveis, refinaria LUBNOR e futuramente com a construção, já iniciada, do Centro Vocacional Tecnológico, que promoverá a qualificação da mão de obra portuária do Estado, atendendo a trabalhadores do porto e moradores da comunidade do entorno do porto e fortalecendo a relação porto/cidade.

O setor de serviços, principalmente logístico, configura-se como as principais oportunidades futuras das regiões e da inserção dos agentes locais na economia portuária. Essas funções possibilitam a interiorização do porto e a diversificação das capacidades regionais. (MASIERO, 2007).

3.1 Lei nº 8.630/93 – Lei de Modernização dos Portos

Para mudar o estado em que se encontrava o sistema portuário nacional, o Governo, em 25 de fevereiro de 1993, promulgou a Lei nº 8.630, conhecida como Lei de Modernização dos Portos, com a finalidade de melhorar o transporte marítimo, visto que a atividade portuária representa o elo de uma cadeia logística nacional, em que o transporte marítimo exerce papel de importância preponderante (BRANDÃO, 2009).

Os principais objetivos previstos na Lei de Modernização dos Portos são: descentralização e desregulamentação; redução da atuação do Estado; aumento da participação de empresas privadas; redução de custos operacionais e de preços; aumento da produtividade; e aumento da eficiência e competitividade (BRANDÃO; 2009).

Assim sendo, a reestruturação do sistema portuário avança com a implantação dos seguintes órgãos previstos na Lei: conselhos de autoridade portuária (CAPs), em funcionamento, e os órgãos gestores de mão de obra (OGMOs), com a finalidade de selecionar e indicar estivadores para os serviços de carga e descarga em substituição ao sistema anterior (BRANDÃO, 2009).

Uma das características do sistema anterior consistia na mão de obra avulsa fornecida pelos sindicatos. Os trabalhadores inscritos conseguiam ser escalados nos conhecidos “ternos” ou grupos de execução das atividades de embarque e desembarque das cargas. Nessa época, a estiva entrava a bordo, carregando sacos, e era responsável pela arrumação da carga nos porões; os estivadores detinham o poder real de interferir com a carga ou descarga de um navio e se valiam constantemente desse poder. Nos dias atuais, ainda existem os vestígios desta força, quando navios *full container*, construídos para transportar especialmente contêineres, são obrigados a requisitar “ternos”, com oito homens, quando apenas duas pessoas resolveriam o problema (BRANDÃO, 2009).

Segundo a Lei nº 8.630, de 1993, o Conselho de Autoridade Portuária (CAP), criado em cada porto, possui atribuições para regulamentar a exploração do porto, racionalização do uso das instalações, fomento das atividades e homologação de tarefas. É constituído de forma a privilegiar a descentralização das decisões e a participação dos agentes envolvidos, como operadores portuários, usuários, trabalhadores e governo. Com a criação do Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), a lei extinguiu o monopólio de fornecimento de mão de obra pelos sindicatos de trabalhadores, no sentido de cuidar da administração, quanto ao número de vagas, registro cadastral, treinamento de pessoal, arrecadação de encargos sociais e estabelecimento de remuneração. Algumas condições de trabalho fixadas anteriormente no plano federal passaram a ser objeto de negociação entre trabalhadores e operadores, no âmbito de cada porto, criando a possibilidade de fixação de condições diferenciadas entre portos, adequadas às conjunturas locais (BRANDÃO, 2009).

Essas mudanças até aqui descritas podem se transformar em principal agente catalizador da competitividade entre os portos ou mesmo dentro deles, contribuindo, assim, para o aumento da eficácia portuária. A aprovação da Lei nº 8.630/93 abriu perspectivas para

o setor portuário, porquanto, após essa legislação, a política central do Governo Federal para o sistema portuário foi de transferir as operações portuárias para o setor privado e a administração dos portos para os estados e municípios e, no caso de portos sob jurisdição federal, conceder-lhes autonomia administrativa e financeira. A possibilidade de privatização dos portos permitiu o afastamento da União da administração, removendo-se uma das maiores causas de ineficiência pela eliminação da ingerência política (BRANDÃO, 2009).

Segundo Lopez (2005), os principais problemas que levaram à edição da Lei 8.630/93 foram: os altos custos com mão de obra, que era controlada por vários sindicatos; a baixa produtividade portuária, que ficava muito longe do padrão internacional; o sucateamento dos aparelhos portuários e a burocracia governamental, que implicava demasiado tempo e dinheiro para exportação.

Nesse período de modernização dos portos, ocorreram: em 2001, a criação da Agência Nacional de Transportes, com o objetivo principal de regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços de transportes aquaviários e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária; em 2007, foi criada a Secretária Especial de Portos, visando a colocar os portos brasileiros no mesmo patamar dos portos mais modernos e eficientes. O porto de Fortaleza está acompanhando esse novo cenário internacional, pois a perspectiva é colocar a cidade de Fortaleza na rota das grandes embarcações. A meta é tornar o porto mais moderno, eficiente e, conseqüentemente, atrativo ao mercado externo (FUSI, 2009).

Com base na Lei de Modernização dos Portos, e para garantir a infraestrutura portuária necessária à sustentabilidade do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), o Governo do Ceará optou pela exploração das atividades portuárias no Pecém sob a modalidade de Terminal Portuário de Uso Privativo Misto, alternativa esta documentada no Contrato de Adesão nº 097/2001, firmado com o Ministério dos Transportes (BRANDÃO, 2009).

Dessa forma, o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP), não sendo um porto público, mas um terminal privativo de uso misto, não possui as figuras de Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e do Órgão Gestão de Mão de Obra (OGMO). A execução dos serviços portuários é realizada por prestadores de serviços operacionais, com utilização de mão de obra própria e contratos individuais de trabalho, podendo movimentar cargas próprias e de terceiros. Sendo assim, a mão de obra a ser utilizada no porto do Pecém são trabalhadores da região de São Gonçalo do Amarante, pessoas que estão garantindo melhor

qualidade de vida para si e suas famílias (BRANDÃO, 2009).

Segundo Araujo et al (2009), o porto do Pecém é o primeiro do País a operar dentro do modelo da nova legislação portuária e o único na categoria de terminal privativo de uso misto.

Enquanto o porto de Fortaleza é constituído como Conselho de Autoridade Portuária (CAP), segundo o que estabelece a Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630/93) promove, o processo de privatização dos serviços portuários (SANTAGO, 2005).

A seguir as características dos portos de Fortaleza e Pecém, bem como seu desenvolvimento nas atividades portuárias conforme Lei de Modernização dos Portos.

3.2 Características dos portos de Fortaleza e Pecém

Define-se um porto como sendo um local físico, um ponto na costa, com profundidade e condições para atracação de embarcações para operações de carga e descarga. Esta é uma definição bastante correta no que se refere à geografia de um porto (POVOLERI, 2001).

Com relação aos aspectos políticos da definição de um porto, há, no mínimo, três interfaces a serem consideradas. A primeira diz respeito ao Estado. O interesse mais básico do Governo na definição das atividades portuárias refere-se às arrecadações tributárias. Outro aspecto relacionado ao Estado são questões referentes a soberania e segurança nacional, ou seja, o porto é ponto de fronteira e, portanto, exige todo o tratamento e cuidado por parte da organização do Estado. Estes dois primeiros aspectos políticos fazem parte da definição de porto e estão sob a tutela do Estado, independentemente da política econômica que o País adote. A participação do Estado na formulação de políticas públicas para os transportes marítimos com vistas ao desenvolvimento econômico, todavia, é a chave da intervenção estatal neste setor (GALVÃO, 2009).

Existem autores, no entanto, que alegam ser correlação falha e incerta:

Alguns dos resultados mensuráveis dos investimentos em infraestrutura foram realmente desapontadores ou contrários aos impactos esperados ou desejados. Por exemplo, se de repente, as importações, tornam-se mais competitivas, os investimentos portuários levam, na verdade, ao fechamento das indústrias locais, (KUMAR; HOFFMAN, 2002, p. 41).

Por fim, os dois aspectos políticos ligados à definição de porto são a sua relação com o local e o internacional. A organização social que se forma em torno das cidades portuárias é

de enorme relevância para o desenvolvimento econômico da região, ainda que as mercadorias que por lá circulem não sejam ali produzidas (GALVÃO, 2009).

3.2.1 Porto de Fortaleza

Pesquisas e documentos históricos demonstram que, no local onde funciona o atual cais do porto de Fortaleza aconteceu a chegada do navegador espanhol Vicente Pinzón, em janeiro de 1500, no que pode ter sido o desembarque do primeiro europeu no Brasil e, portanto, o grande marco inicial das referidas atividades portuárias. Este marco fez com que a enseada do Mucuripe fosse a porta de entrada dos primeiros visitantes no Ceará (DOCASDOCEARÁ, 2009).

O antigo porto de Fortaleza era situado na região central da Cidade, próximo ao Monumento do Cristo Redentor e à Catedral de Fortaleza. O decreto nº 504, de 07/07/1938, modificou o Decreto nº 23.606, na parte referente à localização da construção do porto, transferindo para a enseada do Mucuripe. No ano seguinte, em 1939, foi instalado o canteiro de obras para construção do primeiro trecho de cais. Foram construídos 426 metros de cais acostável ao porto de Fortaleza pela Companhia Nacional de Construções Cíveis e Hidráulicas (CIVILHIDRO). Em 1952, foram construídos os armazéns A-1 e A-2. Em 1953, deu-se a atracação do vapor Bahia, primeiro navio a atracar no Porto (DOCASDOCEARÁ, 2009).

No decorrer do ano de 1964, construiu-se o armazém A-3, assim como foram iniciados os trabalhos de construção da estação de passageiros, do muro de fechamento e do cais com oito metros de profundidade. Em 1968, foram inaugurados o armazém A-4, o prolongamento do cais de 10 metros de profundidade e a estação de passageiros. Em 1980, foi inaugurado o cais pesqueiro, em 1982 o pier petroleiro do porto e em 1984 o armazém A-5. Em 25 de fevereiro de 1993, com a aprovação da Lei nº 8.630, que dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, o ambiente institucional portuário foi completamente alterado, modificando-se as estruturas organizacionais da Companhia Docas (DOCASDOCEARA, 2009).

No ano de 1995, foi instituído o OGMO – Órgão Gestor de Mão de Obra no Porto de Fortaleza. Em 2004, a Companhia Docas do Ceará realizou o aprofundamento de áreas diversas da enseada do Mucuripe, de 10m para 11,5m. É a primeira parte da dragagem com vistas ao aprofundamento do porto para até 13m do calado. Em 2007, foi realizada a obra da

cortina de contenção no porto, que visa a conter o enrocamento do cais, dando segurança para o prosseguimento da segunda etapa de dragagem (DOCASDOCEARA; 2009).

A presença do Porto do Fortaleza e a influência direta do terminal no crescimento do Estado e da Capital cearense contribuíram para fortalecer a relação histórico-cultural do Ceará e da cidade de Fortaleza com o local (FIEC, 2009).

O impacto positivo desse porto estende-se sobre toda a área do Estado do Ceará e abrange outras regiões, principalmente os Estados do Piauí e Rio Grande do Norte, até os polos de produção de frutas na região do rio São Francisco. A abertura de oportunidades de investimentos da iniciativa privada, após a Lei nº 8630/1993 marcou o início de grandes transformações no porto de Fortaleza, como, por exemplo, a implantação dos Terminais de Grão de Fortaleza (TERGRAN), empresa especializada em descarga de grãos (FIEC, 2009).

O acesso ao porto de Fortaleza, por terra, pode ser feito pelas rodovias federais BR-116, BR-222 e BR-020 e estaduais CE-040, CE-060 e CE-065. Além disso, um ramal ferroviário liga o porto à malha ferroviária do Nordeste que permitindo alcançar a plataforma do cais, os pátios e os armazéns (DOCASDOCEARA, 2009).

A infraestrutura do porto de Fortaleza permite a movimentação dos diferentes tipos de carga: granéis sólidos (grãos, cereais etc), granéis líquidos (derivados de petróleo), carga geral solta e “containerizada”, além de instalações para atender o fluxo de navios de passageiros, de cruzeiros marítimos. Oferece ainda, um pier petroleiro para movimentação de combustíveis líquidos e matérias-primas para as fábricas de asfalto e lubrificantes. O porto possui um cais comercial acostável com 20m de largura e 1.116m de extensão, com cinco berços de atracação, com profundidades que variam de 5m a 11,5m. O cais pesqueiro localizado no extremo sudeste das instalações portuárias possui comprimento total de 210m, largura de 20m e profundidade variável de 3m a 5m. Este cais é utilizado por embarcações de pequeno e médio porte voltadas para a prática da pesca (DOCAS DO CEARA, 2009).

O porto é cercado por áreas nobres da Cidade; possui restrições de acesso marítimo em razão da profundidade do seu canal, que não permite a entrada de navios mais modernos. Os acessos rodoviário e ferroviário são adequados à situação atual, com capacidade de atendimento para eventuais aumentos de uma futura demanda (BRANDÃO, 2009).

O porto de Fortaleza, apesar de ser marítimo, apresenta o problema do assoreamento e necessita, com frequência, de dragagem do seu canal de acesso e da bacia de manobra para que possa manter a profundidade em torno dos 10m. Quanto às instalações da retaguarda, acredita-se que existem possibilidades de expansão física da área portuária (BRANDÃO,

2009).

A empresa responsável pela administração e a exploração comercial do porto de Fortaleza é a Companhia Docas do Ceará (CDC) sociedade de economia mista, vinculada à Secretária Especial de Portos da Presidência da República, atuando como autoridade portuária, objetivando fazer com que o porto de Fortaleza seja cada vez mais um importante fator de desenvolvimento do Estado do Ceará (DOCASDOCEARA, 2009).

3.2.2 Porto do Pecém

O surgimento da ideia de construir outro porto resultou da tentativa de implementar um projeto de desenvolvimento econômico do Ceará. Preocupado principalmente com a obtenção de uma siderúrgica (mais do que uma refinaria), a Secretária de Desenvolvimento Econômico esbarrou nas dificuldades advindas da inexistência de instalações portuárias adequadas. O Ceará não tem minério de ferro e precisava utilizar-se de serviços portuários para viabilizar o funcionamento de uma siderúrgica. O porto de Fortaleza, no entanto, se encontra cercado por zona urbana e possui calado insuficiente. Tornou-se claro o fato de que ampliar o porto de Fortaleza não seria uma solução satisfatória. Inicialmente, pensava-se em construir 17 pequenos distritos industriais e não um grande complexo industrial-portuário. A ideia de construção do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) amadureceu nos meses seguintes, resultando no remanejamento das verbas que seriam utilizadas na reforma do Porto de Fortaleza (AQUINO, 2000).

O porto do Pecém foi criado sob a modalidade de um terminal portuário privativo de uso misto que permite ao serviço público operar o porto como uma empresa de iniciativa privada e em condições de competir satisfatoriamente no mercado (CEARAPORTOS, 2002).

O Plano Diretor do Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP) foi elaborado para atender as seguintes premissas básicas: atendimento ao Plano de Desenvolvimento Sustentável 1995 – 1998; melhoria da qualidade de vida dos cearenses da região; manutenção das condições adequadas de equilíbrio do ecossistema e de preservação dos recursos naturais não renováveis; garantia da qualidade de vida das futuras populações com utilização do zoneamento e racionalização da ocupação e uso do solo; garantia das áreas de expansão futura

da zona portuária; funcionamento satisfatório como centro de coleta, transformação e distribuição de bens e serviços, de modo a constituir plataforma logística de largo alcance para os principais mercados mundiais; organização espacial da plataforma logística, de modo a melhor responder às necessidades de seus diferentes usuários; e otimização dos investimentos iniciais em infraestrutura: rodovias, ferrovias, energia elétrica, gás natural, água e esgotamento sanitário(CEARÁ SETECO, 1997).

O marco decisivo para o desenvolvimento do Complexo Industrial no porto do Pecém foi a implantação, pela Petrobras, do Gasoduto GASFOR. O gás passa pela Gasfor procedente dos campos de Uburama/Guamaré, no Rio Grande do Norte, com 383km de extensão, com o objetivo de abastecer a siderúrgica e os demais empreendimentos dos projetos previstos para o porto do Pecém. Houve, então, a necessidade da construção do Gasfor II, que duplica a capacidade do Gasfor I, com a mesma extensão, porém com 12 polegadas de diâmetro, possibilitando, assim, elevada oferta de gás (CEARÁ SEINFRA, 2004).

O terminal portuário do Pecém é administrado pela Companhia de Integração Portuária do Ceará (Cearaportos), vinculada à Secretaria da Infraestrutura do Estado do Ceará, fruto do Contrato de Adesão nº 091, de 5/06/2001, com o Ministério dos Transportes. Referida empresa atende sob a forma de sociedade anônima aberta, de capital autorizado e economia mista do Estado do Ceará, criada com base na Lei Estadual nº 12.536, de 22/12/1995 (CEARAPORTOS, 2009).

A modalidade de exploração, como terminal de uso privativo misto, permite que as ações administrativas, comerciais e operacionais da Cearaportos sejam direcionadas à busca da eficácia, na disponibilização de serviços como agente fomentador e facilitador no desenvolvimento de negócios mobilizando a prática de preços competitivos e, o mais importante, a inserção, cada vez maior, do Estado do Ceará nas economias nacional e mundial (BRANDÃO, 2009).

A Cearaportos tem como objetivo a exploração das instalações portuárias do Pecém e daquelas destinadas ao apoio e suporte de transporte intermodal, localizadas no Estado do Ceará. Para o cumprimento de sua missão, a empresa mantém os seguintes objetivos estratégicos: tornar-se referência nacional com relação ao controle ambiental portuário; aplicar o conceito de multimodalidade em toda a cadeia de transporte, fiscalizando integralmente seu processo logístico; garantir a disponibilidade das áreas livres para o futuro desenvolvimento portuário (BRANDÃO, 2009).

O porto do Pecém, além de permitir o acesso marítimo à maioria dos navios comerciais em operação, por apresentar profundidade superior a 15 metros, dispõe de vastas áreas adjacentes praticamente livres, com baixa ocupação do solo, podendo abrigar distritos industriais de bases como siderúrgicas, refinarias e outros centros industriais. Estes centros industriais, além de estarem próximos ao porto, poderão contar com toda a infraestrutura (BRANDÃO, 2009).

As operações comerciais no terminal do Pecém tiveram início em novembro de 2001, quando foram embarcadas no navio Cap San Lorenzo 3,6 mil toneladas de produtos diversos, sendo sua inauguração oficial realizada em março de 2002. Com o início dessas operações, o porto do Pecém passou a permitir a atracação de navios de grande porte, compatíveis com a moderna navegação internacional, exercendo, assim, papel fundamental na consolidação das exportações de produtos cearenses (CEARAPORTOS, 2002).

O acesso ao Porto do Pecém é realizado da seguinte forma: malha rodoviária: BR-222 – rodovia federal, principal via de acesso às instalações portuárias do Pecém. Interliga Fortaleza à região norte do Estado e aos Estados do Piauí e Maranhão; BR-116 – a mais importante rodovia federal. Interliga Fortaleza aos estados do sul; CE-422 – rodovia estadual com 20,5km de extensão, conhecida por Via Portuária interligando a BR-222 às instalações portuárias; malha ferroviária: o acesso é feito por um ramal derivado da linha norte da Companhia Ferroviária do Nordeste, com 22km de extensão. Atravessa a zona industrial do complexo portuário paralelo à Via Portuária (CE-422) (BRANDÃO, 2009).

O terminal portuário do Pecém tem localização privilegiada para a conquista de novos mercados, uma vez que sua posição geográfica possibilita que navios levem apenas seis dias de viagem para chegar aos Estados Unidos, África e nove dias para adentrar a União Europeia. Esta vantagem estratégica permite que o referido porto seja inserido em diversas rotas internacionais (BRANDÃO; 2009).

O porto do Pecém é do tipo off-shore, ou seja, afastado da praia. Dessa forma, dispensa a monobra de atracação, agilizando assim a movimentação de carga, diminuindo o custo da operação, fazendo com que a mercadoria fique mais barata e mais competitiva. Seus berços de atracação ficam numa ilha de pedra em forma de L construída a 2km da praia. Recebe embarcações de até 170 mil toneladas, o suficiente para a ancoragem de grandes petroleiros, enquanto o porto de Fortaleza só pode receber embarcações de até 35 mil toneladas, pois o porto exige a atracação e não pode competir com outros portos da região pelo fato de receber navios menores, portanto, o porto de Fortaleza precisa se remodelar à

nova realidade local, definir qual será sua participação no comércio exterior (AQUINO, 2000).

O próximo item apresenta a logística dos portos cearenses.

3.3 Logística dos portos cearenses

A logística é influenciada diretamente pelos custos associados às suas atividades. Os portos, assim como os elementos de sua infraestrutura, fazem parte desse complexo logístico necessário à carga e à descarga das mercadorias e ao seu escoamento por meio das vias de acesso associadas aos vários modais de transporte (BRANDÃO; 2009).

Conforme Ervilha (2006), o *Council of Supply Chain Management Professional – CSCMP* define logística como parte do processo da cadeia de suprimento, que implementa, planeja e controla de forma eficiente e eficaz o fluxo e armazenagem de bens, serviços e informações, do ponto de origem até o de consumo, com a finalidade de atender às necessidades dos consumidores. A logística é responsável por agregar utilidade de lugar, pois desloca a mercadoria do ponto de origem ao de consumo, e utilidade de tempo, uma vez que a mercadoria deve estar disponível no momento certo ou não terá valor para o cliente.

Ballou (1993) comenta que, na economia mundial, sistemas logísticos eficientes formam bases para o comércio e a manutenção de elevado padrão de vida nos países desenvolvidos. Os países, assim como as populações que os ocupam, não são igualmente produtivos. Dessa forma, para que um sistema logístico seja eficiente, é necessário existir rodovias e ferrovias para facilitar o fluxo de mercadorias, o que nem sempre ocorre. O porto de Fortaleza possui grandes problemas terrestres, pois os caminhões não têm vias preferenciais e a via ferroviária passa ao lado das residências. Já o porto do Pecém é mais moderno e não passa pelos problemas urbanos possuindo acessos rodoviários e ferroviários livres, possibilitando assim melhor nível de escoamento de mercadorias até o consumidor.

Na opinião de Machado Júnior (2001), à medida que a economia mundial se torna cada vez mais globalizada e o Brasil vai desenvolver gradativamente o seu comércio exterior, a logística passa a ter papel importante, pois comércio e indústria consideram o mercado mundial como os seus fornecedores e clientes.

No ano de 1993, o Governo do Estado do Ceará assinou um convênio com a Universidade Federal do Ceará, por meio da Associação Técnico-Científica Engenheiro Paulo de Frontin (ASTEFC), para realizar estudos para o programa de desenvolvimento do Complexo

Industrial e Portuário do Pecém e análise de seus impactos ambientais e sociais, visando a contribuir para o seu funcionamento como plataforma logística de grande alcance, a fim de que o porto do Pecém viesse a ser um dos centros de coleta, transformação e distribuição de produtos para os principais mercados mundiais (Mercosul, Nafta e Comunidade Europeia) (MACHADO JÚNIOR, 2001).

Machado Júnior (2001) menciona que a plataforma logística possui a função de otimizar a organização espacial do porto, de modo a melhor responder às necessidades de seus diferentes usuários, além de ensejar subsídios para elaboração de políticas de regulamentação, coordenação, operação e controle da plataforma para garantir o seu funcionamento satisfatório na qualidade de centro de coleta, transformação e distribuição de bens e serviços, contribuindo para dinamizar a economia do Estado do Ceará, por meio da produção de bens e serviços de qualidade e menor custo.

Com a criação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, vinculada ao Ministério dos Transportes, os instrumentos regulatórios do setor de transportes aquaviários foram modificados pela Lei nº 10.233, de junho de 2001. Seu objetivo principal é fiscalizar e supervisionar as atividades de prestação de serviços do transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária, harmonizando os interesses das empresas prestadoras de serviços com as do usuário, sempre preservando o interesse público (ANTAQ, 2007).

De acordo com Brandão (2009), os novos sistemas de operação de cargas implicam novos métodos de administração e gerenciamento dos portos, exigindo pessoal bem mais qualificado do que anteriormente. A grande mudança, todavia, diz respeito ao transporte intermodal que, graças ao contêiner, integra os diversos meios de transporte aquaviário, ferroviário e rodoviário permitindo um sistema porta a porta, do produtor ao consumidor.

Em seguida, apresenta-se a evolução das mercadorias movimentadas pelos portos de Fortaleza e Pecém.

4 AVALIAÇÃO EMPÍRICA DA COMPETITIVIDADE ENTRE OS PORTOS DE FORTALEZA E DO PECÉM

4.1 Origem dos dados

Os dados sobre a movimentação de mercadorias nos portos de Fortaleza e do Pecém procedem do Sistema de Análise das Informações de Comércio Exterior via Internet, denominado ALICE-Web, da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). Essa base de informações, que organiza dados sobre a corrente de comércio internacional, possibilita a decomposição das exportações e importações por Estado, porto, bloco econômico e mercadoria. Além deste sistema, recorreu-se à base do IPEADATA para extrair informações do PIB do Ceará e da taxa média do câmbio.

4.2 Distribuição das principais mercadorias entre os portos

Para efeito de análise, fez-se um corte das principais mercadorias exportadas e importadas pelos portos de Fortaleza e do Pecém, de acordo com a representatividade nos respectivos valores monetários totais de cada categoria. Tais mercadorias são consideradas como referência para determinação dos índices de vantagem competitiva revelada. As principais mercadorias exportadas e importadas pelo Ceará estão representadas nas tabelas 1 e 2, nas quais aparecem as contribuições de cada uma delas no período de 2003 a 2007.

Observando-se a estrutura das exportações entre os portos de Fortaleza e Pecém (tabela 1), já se nota que, dos quinze principais produtos (mercadorias) da pauta, dez deles são predominantemente exportados pelo porto do Pecém. Com efeito, a entrada em operação do porto do Pecém provocou uma mudança estrutural relevante na economia portuária cearense. Como essa estrutura tem por base as exportações acumuladas no período de 2003 a 2007, é possível que em determinados anos a estrutura seja diferenciada. Pode-se afirmar, no entanto que o porto do Pecém parece assumir um papel destacado como alternativa para empresas exportadoras, provavelmente por ser mais moderno e, deste modo, com menores custos operacionais e de melhores logísticas.

Tabela 1- Ceará: principais mercadorias exportadas de 2003 a 2007

Código	Mercadoria	Porto de Fortaleza		Porto do Pecém	
		Valor(US\$)	%	Valor(US\$)	%
0801.32.00	Castanha de caju,fresca ou seca, sem casca	210.659.939	30	481.960.364	70
4107.11.20	Outros couros/peles inteiros de bovinos. Plena flor prep.	115.995.884	26	333.376.114	74
6408.99.00	Outros calçados de couro natural	36.853.949	14	234.631.898	86
6402.20.00	Calçados de borracha/plást. Com parte superior em tiras	86.571.004	33	176.005.333	67
5209.042.10	Tecido de algodão	118.972.764	63	69.974.510	37
0306.13.00	Camarão, lagosta e outros aquáticos	231.578.782	51	220.217.884	49
0807.19.00	Melões frescos	2.094.686	2	127.211.900	98
5205.11.00	Fios de algodão	294.256.454	67	143.085.360	33
1521.10.00	Ceras vegetais	62.225.274	64	34.761.992	36
25	Granito e outros minerais	18.099.059	69	8.101.554	31
0803.30.00	Banana	243.884	3	7.947.198	97
0804.50.20	manga	198.947	30	456.780	70
87	Veículos/acessórios (tambor de freio)	7.639.279	15	43.537.062	85
7217.10.11	Ferro fundido, ferro e aço	53.694.889	47	60.458.165	53
2009.80.00	Suco de frutas e outras preparações	15.110.818	29	36.916.669	71
	Outros	701.561.539	29	1.721.680.679	71

Fonte: MDIC/SECEX - Elaboração própria (2009)

Pelo ângulo das importações (tabela 2), fica evidenciado que para algumas mercadorias, há uma rigidez de mobilidade entre os portos em virtude da sua vinculação com localização portuária das plantas de produção que usam tais mercadorias como matéria-prima. É o que ocorre com o trigo, a farinha de trigo e o milho, cujos moinhos que os processam industrialmente estão localizados na área de influência do porto de Fortaleza. Fora estes produtos e a bobina de papel, os demais mostram mudança para o porto do Pecém em proporções expressivas. A exceção é o produto coque de petróleo, provavelmente pelo seu uso como matéria-prima da Fábrica de Lubrificantes de Fortaleza (LUBINOR), a qual se localiza na vizinhança da área portuária do porto de Fortaleza.

Depreende-se, pelos valores registrados nas tabelas 1 e 2, que houve um impacto significativo na corrente de comércio do porto de Fortaleza após a entrada em operação do

porto do Pecém, demonstrando que o crescimento da economia cearense deve ter ampliado o fluxo de comércio internacional, e que o porto do Pecém respondeu muito bem às necessidades deste tipo de comércio e garantiu, em certa medida, a expansão do crescimento do Produto Interno Bruto do Ceará.

Tabela 2- Ceará: principais mercadorias importadas de 2003 a 2007

Código	Mercadoria	Porto de Fortaleza		Porto de Pecém	
		Valor(US\$)	%	Valor(US\$)	%
1001.90.90	Trigo	514.678.334	100	0	0
1101.00.10	Farinha de trigo	1.287.359	99	9234	1
1005.90.10	Milho	680.133	100	0	0
5512.11.00	Tecidos	12.167.575	69	5.561.170	31
8452.29.29	Máquinas para têxteis	184.604	45	229.789	55
4801.00.10	Bobina de papel	31.625.495	96	1.208.543	4
7208.52.00	produtos siderúrgico	57.362	1	6.037.604	99
2713.11.00	Coque de petróleo	15.015.154	100	0	0
5201.00.20	Algodão em pluma	23.073.367	24	74.988.482	76
2710.19.21	Gasoleo (oleo diesel)	41.590.080	4	959.762.876	96
5208.59.90	Outros tipos de algodão	50.480.225	33	102.768.453	67
7606.12.10	Chapas de ligas de aluminio	12.531.783	33	25.952.729	67

Fonte: MDIC/SECEX - Elaboração própria (2009)

4.3 Evolução da corrente de comércio

As importações e exportações, como em todo o Estado brasileiro, são de fundamental importância para a economia local, principalmente por afetarem diretamente o PIB estadual. No Ceará, a situação não difere do restante do País, porém, tradicionalmente, sua economia sempre apresentou característica importadora. Essa característica mudou nos últimos anos, e vem se acelerando desde o período em que o porto do Pecém entrou em operação.

A tabela 3 mostra o comportamento da corrente de comércio cearense entre 1996 e 2006 e fica claro que o saldo da balança comercial sistematicamente negativo se tornou positivo a partir de 2003 (exceto 2006), ano da entrada em operação do porto do Pecém. Constata-se, também, aumento da proporção das exportações na corrente de comércio, sinalizando que o fluxo de exportações pelo porto do Pecém contribuiu bastante para melhorar o comércio internacional do Ceará. Assim, a economia cearense está mais integrada à economia internacional e com potencial para consolidar intensiva corrente de comércio

apoiada pela sua estrutura portuária, seja com características de complementaridade entre os portos para determinadas mercadorias, seja com características de substituição para outras.

Tabela 3-: Ceará: corrente de comércio das principais mercadorias

Ano	Exportações (X)		Importações (M)		Saldo da Balança Comercial	Corrente de comércio
	Valor (US\$)	%	Valor (US\$)r	%	X-M(US\$)	X+M(US\$)
1996	326.781.165	30,60	742.736.402	69,40	-415.955.237	1.069.517.567
1997	311.773.711	33,20	626.225.784	66,80	-314.452.073	937.999.495
1998	316.433.889	37,00	538.428.380	63,00	-221.994.491	854.862.269
1999	306.954.687	37,50	512.177.893	62,50	-205.223.206	819.132.580
2000	416.046.791	39,30	641.384.808	60,70	-225.338.017	1.057.431.599
2001	429.554.311	45,50	513.733.582	54,50	-84.179.271	943.287.893
2002	444.290.288	44,00	565.816.132	56,00	-121.525.844	1.010.106.420
2003	655.803.280	56,10	512.368.077	43,90	143.435.203	1.168.171.357
2004	722.809.554	59,90	484.482.260	40,10	238.327.294	1.207.291.814
2005	804.956.713	60,30	529.690.443	39,70	275.266.270	1.334.647.156
2006	839.641.510	44,40	1.051.835.287	55,60	-212.193.777	1.891.476.797

Fonte: MDIC/SECEX - Elaboração própria (2009).

Nota: O % refere-se à divisão do valor (X ou M) pela corrente de comércio (X+M).

A corrente de comércio como percentual do PIB expresso na tabela 4 reflete a importância relativa do comércio externo na economia do Ceará. Consta-se que, de 1996 a 2006 a participação do setor exteno na economia cearense apresentou oscilação em torno de 10%, alcançando o valor máximo em 2006, como 12,6%.

Tabela 4-: Corrente de comércio como percentual do PIB (%)

Ano	Importação(M)	Exportação(X)	Corrente de comércio (X+M)
1996	8.6	3.8	12.4
1997	6.9	3.4	10.3
1998	5.9	3.5	9.3
1999	6.2	3.7	9.9
2000	7.1	4.6	11.7
2001	5.8	4.8	10.6
2002	5.6	4.4	10.0
2003	4.6	5.9	10.5
2004	4.0	6.0	10.0
2005	3.8	5.8	9.6
2006	7.0	5.6	12.6

Fonte: Elaboração própria (2009)

Observa-se que a relativa estabilidade da corrente de comércio não está acompanhada do mesmo comportamento das exportações e importações, quando vistas individualmente. Em determinados anos, a queda das exportações é compensada com o aumento das importações ou vice-versa. Isto evidencia que a economia cearense exibe certos movimentos associados a picos de atividade econômica que se caracterizam com aumento de oferta de produtos para o

exterior ou com aumento de demanda de produtos externos. É possível que tais constatações ocorram, por um lado, em razão da demanda por máquinas e equipamento ou de matérias primas e, de outra parte, em virtude do aumento de produtos exportáveis resultantes de novas atividades produtivas pela maturação de novos projetos industriais ou do agronegócio.

4.4 A integração dos portos com os blocos econômicos

Ponto interessante em relação ao comércio internacional do Ceará com a entrada em operação do porto do Pecém pode ser visto pelo ângulo do destino e da origem das mercadorias que formam a corrente de comércio. Isto pode revelar como os portos se especializam ou não em movimentar mercadorias para determinados destinos ou em receptores de mercadorias de certos mercados. Para verificar o fato, faz-se uso das tabelas 5 e 6 por bloco econômico, que mostram a estrutura das exportações e importações, respectivamente. Como se pode ver nas referidas tabelas, os blocos de interesse para análise são: Mercosul, Estados Unidos da América do Norte (USA), União Europeia, Oriente Médio, Ásia e demais países.

No que se refere às exportações, a tabela 5 evidencia que, no período de existência apenas do porto de Fortaleza, o destino predominante era os USA, seguido basicamente pela União Europeia e pelo Mercosul. Nos últimos anos deste período, no entanto o porto de Fortaleza intensificou suas exportações para a União Europeia em detrimento do Mercosul e, ao mesmo tempo, diversifica os destinos, como pode ser visto na coluna “Outros”.

Diante desta posição, o que acontece com a entrada em operação do porto do Pecém? Aí os resultados são interessantes. O primeiro destaque é a perda de comércio do porto de Fortaleza com os USA, que passa a ser um importante destino das mercadorias exportadas pelo porto do Pecém. Note também que a União Europeia recebe parcela relevante das exportações do porto do Pecém, mas, curiosamente, as exportações pelo porto de Fortaleza se fortalecem para este destino. Os blocos Oriente Médio e Ásia ainda não representam mercados relevantes para os dois portos no que se refere às exportações. Por outro lado, o Mercosul tem uma relação comercial bastante intensa com o porto de Fortaleza no quesito das exportações e, praticamente, não recebe mercadorias do porto do Pecém. Por último, vale observar que a proporção que cada porto destina para outros países fora dos blocos analisados é expressiva, sinalizando que há um mercado relativamente diversificado para o destino das exportações cearenses.

Depreende-se, portanto, que o Pecém modificou a estrutura das exportações cearenses

realizadas pelo porto de Fortaleza, com expressiva redução sobre o destino para o Bloco USA e, ao mesmo tempo, com ampliação significativa para o Mercosul. Em certa medida, isto deve estar associado às características dos dois portos e à natureza da estrutura produtiva da economia cearense.

Tabela 5- Ceará: distribuição das exportações de cada porto por bloco econômico de destino(%)

Ano	Mercosul		USA		União Européia		Oriente Médio		Ásia		Outros	
	F	P	F	P	F	P	F	P	F	P	F	P
1996	9,26	-	52,19	-	13,53	-	0,78	-	6,67	-	17,57	-
1997	11,27	-	58,31	-	11,35	-	1,05	-	5,09	-	12,93	-
1998	15,56	-	55,73	-	12,98	-	1,26	-	4,05	-	10,42	-
1999	12,06	-	57,62	-	13,12	-	0,79	-	3,21	-	13,20	-
2000	10,44	-	52,77	-	18,93	-	0,95	-	2,43	-	14,48	-
2001	9,06	-	48,77	-	25,16	-	1,01	-	1,67	-	14,33	-
2002	2,73	-	50,26	-	25,98	-	1,00	-	2,26	-	17,77	-
2003	7,12	-	35,62	57,64	30,56	18,56	0,70	0,86	1,67	5,00	24,32	17,95
2004	17,32	0,45	14,84	44,96	41,07	21,32	1,90	0,42	5,98	7,92	18,90	24,92
2005	25,80	0,12	5,38	45,33	43,45	21,42	2,11	0,37	4,03	7,33	19,14	25,52
2006	27,48	-	4,02	46,22	36,78	27,04	1,39	0,46	5,51	7,34	24,77	18,99
2007	30,61	-	3,96	43,70	24,53	33,69	4,66	0,74	3,92	7,51	32,30	14,34

Fonte: MDIC/SECEX – Elaboração própria (2009)

Nota: F-Porto de Fortaleza; P- Porto do Pecém

Detendo-se na análise pelo lado das importações, como pode ser visto na tabela 6, as características das relações com os blocos econômicos de origem são modificadas e se diferenciam das observadas para as exportações. A primeira observação a se destacar é que no período de 1996 a 2002, quando só existia o porto de Fortaleza, sobressaem importações com origem no Mercosul e na União Europeia, mas que a proporção mais significativa se originava em uma diversidade de países, representados pelo bloco Outros. Isto mostra que a economia cearense se relaciona com várias economias de todos os continentes.

Em que medida a entrada em operação do porto do Pecém modificou a estrutura das importações do porto de Fortaleza e qual a nova estrutura dos dois portos? Para responder a esta pergunta basta avaliar os dados da tabela 6. Vê-se que, a partir de 2003, as importações realizadas pelo porto do Pecém eram predominantemente originadas dos blocos econômicos Ásia e União Europeia. Por outro lado, em anos particulares, havia um ou outro bloco com certo destaque. Isto mostra talvez que, em determinados anos, a economia cearense importou certas mercadorias, provavelmente bens de capital, para engrenar a economia local em seus planos de investimentos.

Observa-se ainda que, do mesmo modo que ocorre com as exportações, as importações cearenses pelo porto do Pecém tem origem razoavelmente diversificada quanto aos países de origem, como bem atesta a parcela das importações do bloco econômico Outros. Então, como isto impactou o porto de Fortaleza? De imediato, nota-se que o porto de Fortaleza passou a importar uma proporção mais expressiva do Mercosul, mesmo tendo o porto do Pecém apresentado elevada parcela das importações, em 2003, originadas deste bloco econômico. De igual modo, as parcelas de importações ao longo dos anos de existência dos dois portos também se expandem para o porto de Fortaleza, para aquelas importações com origem no bloco econômico Ásia, tal como aconteceu com o porto do Pecém. Este fato revela que a economia cearense tem uma integração importante com este bloco econômico no aspecto de importações, diferentemente do que ocorre com as exportações.

O porto de Fortaleza sofreu redução na estrutura das importações do bloco econômico União Europeia em consequência da operação do porto do Pecém, as quais foram absorvidas por este último porto. Por outro lado, o bloco econômico USA não parece tão importante no quesito importações para os dois portos. Pelo visto, as importações da economia cearense se concentram em países emergentes, com destaque para os asiáticos e do Mercosul.

Tabela 6- Ceará: distribuição das importações de cada porto, segundo o bloco econômico de origem(%)

Ano	Mercosul		USA		União Europeia		Oriente Médio		Ásia		Outros	
	F	P	F	P	F	P	F	P	F	P	F	P
1996	21,82	-	16,48	-	9,78	-	0,14	-	9,10	-	42,68	-
1997	19,75	-	16,80	-	18,28	-	0,03	-	9,50	-	35,64	-
1998	32,26	-	12,40	-	17,42	-	0,98	-	9,24	-	27,70	-
1999	33,45	-	7,18	-	11,44	-	0,06	-	7,72	-	40,26	-
2000	25,44	-	8,00	-	14,60	-	0,80	-	8,94	-	42,22	-
2001	30,02	-	9,85	-	12,50	-	2,48	-	16,52	-	28,64	-
2002	20,00	-	31,27	-	18,59	-	0,20	-	12,14	-	17,80	-
2003	23,30	39,32	15,00	16,96	13,28	22,56	3,68	0,24	34,22	14,36	10,52	6,56
2004	56,62	8,14	9,73	15,00	7,96	32,84	1,28	14,88	14,80	16,80	9,57	12,80
2005	41,93	14,97	4,08	7,68	6,28	15,06	0,17	0,14	20,73	40,35	26,81	21,80
2006	40,75	3,70	9,37	7,10	3,61	6,70	0,10	26,32	12,70	33,45	33,46	22,74
2007	39,37	5,72	7,58	8,06	8,12	15,45	0,12	0,24	20,08	40,80	24,74	29,72

Fonte: MDIC/SECEX – Elaboração própria (2009); Nota: F- Porto de Fortaleza, P- Porto do Pecém

4.5 Vantagem Competitiva Revelada dos portos

Nesta seção, faz-se uma análise da competitividade revelada dos portos de Fortaleza e

do Pecém, utilizando-se o índice de Balassa (1965) com as devidas adaptações que o caso requer, tendo em vista que este índice pode ser entendido como de especialização. Como a competitividade é exposta pelo confronto de dois portos apenas, os resultados indicativos da vantagem competitiva para cada produto serão apresentados em relação ao porto de Fortaleza, pois se este porto apresenta vantagem competitiva (V) para um determinado produto, evidentemente, o porto do Pecém tem desvantagem competitiva (D).

4.5.1 O índice de Balassa adaptado

As constatações mostradas nos módulos anteriores são analisadas nesta seção por meio de um índice analítico que mostra o nível de competitividade dos portos, tanto para exportações como para importações, com o emprego de uma adaptação do Índice de Vantagem Comparativa Revelada, desenvolvido por Balassa (1965), para analisar as vantagens comparativas das exportações setoriais dos países no contexto das exportações mundiais. Este é objeto de ajustamentos metodológicos e adaptado para diversas circunstâncias ou ligeiramente modificado para captar novas questões envolvidas no comércio internacional (Amador, Cabral e Maria, 2006), mantendo-se a essência do princípio da teoria das vantagens comparativas.

Neste trabalho, faz-se uma adaptação para captar o diferencial de competitividade entre dois portos localizados em economia única local, que passa a ser a economia de referência no mercado internacional. Neste caso, além da questão das vantagens comparativas nas exportações, considera-se também a determinação do índice para as importações, ao tratar o índice como expressão das especializações portuárias. Com efeito, o índice permite avaliar ao longo dos anos se os dois portos envolvidos alteram seus níveis de competitividade. Parte-se da hipótese de que, se um porto predomina sobre outro em termos de valor das exportações ou de importações para determinada mercadoria, é porque há propriedades intrínsecas ao porto que levam a uma vantagem de um sobre o outro.

O índice de Balassa (1965) para análise da vantagem comparativa revelada das exportações por produto de um país toma como economia de referência as exportações mundiais, tal como apresentado na expressão 1. Evidentemente, a depender dos objetivos de análise, pode-se tomar uma combinação de países ou um determinado país como referência.

$$VCR_{ij} = (X_{ij}/X_j)/(X_{iw}/X_w) \quad (1)$$

Onde:

VCR_{ij} é o Índice de Vantagem Comparativa Revelada do produto i do país j ;

X_{ij} são as exportações do produto i do país j ;

X_j são as exportações totais do país j ;

X_{iw} são as exportações mundiais do produto i ;

X_w são as exportações totais do mundo.

Assim, quando o índice VCR_{ij} é maior do que 1, diz-se que o país j é competitivo para o produto i . Caso contrário, o país é não competitivo e se igual a 1 não há vantagem nem desvantagem competitiva. Note que o valor de VCR_{ij} tem um campo assimétrico de variação de zero a infinito, o que dificulta a comparação entre as economias envolvidas. Para superar esta propriedade indesejada do índice, faz-se a sua normalização por algum critério que o possa tornar simétrico (Amador, Cabral e Maria, 2006, Laursen, 1998, apud Kume e Piani, 2004).

Por uma questão de simplicidade e objetividade do cálculo do índice normalizado, considera-se a proposta de Laursen, 1998 (Kume e Piani, 2004) conforme a expressão 2, a qual é definida como $VCRS_{ij}$ e dada pela razão entre o $(VCR_{ij} - 1)$ e $(VCR_{ij} + 1)$.

$$VCRS_{ij} = (VCR_{ij} - 1) / (VCR_{ij} + 1) \quad (2)$$

Neste caso, seu campo de variação se encontra no intervalo um e menos um, conformando-se na categoria de índices simétricos, de fácil interpretação. O quadro 1 mostra a correspondência entre os dois índices.

Índice	Natureza do Índice	Campo de Variação	Vantagem Competitiva	Nem vantagem ou desvantagem	Desvantagem competitiva
VCR	Assimétrico	$VCR \geq 0$	Maior do que 1	Igual a 1	Entre zero e um
VCRS	Simétrico	$-1 \leq VCRS \leq 1$	Entre zero e um	Igual a zero	Entre zero e menos 1

Fonte: Elaboração do autor (2009)

Nota: VCR – Índice de Vantagem Competitiva Revelada; VCRS – Índice de Vantagem Competitiva Revelada Simétrico.

Quadro 1 : Índices de vantagem competitiva

Para efeito de análise, considera-se o índice simétrico. Assim, a competitividade dos portos de Fortaleza e do Pecém para exportações e importações será determinada pelo índice

de Balassa normalizado ($VCRS_{ij}$) para as principais mercadorias, tomando-se como referência a economia cearense (exportação ou importação), conforme expressão 3.

$$VCR_{ip} = (X_{ip}/X_p)/(X_{ic}/X_c) \quad (3)$$

Onde:

VCR_{ij} é o índice de vantagem competitiva revelada do produto i do porto p ;

X_{ip} são as exportações (importações) do produto i do porto p ;

X_p são as exportações (importações) totais do porto p ;

X_{ic} são as exportações (importações) cearenses do produto i ;

X_c são as exportações (importações) totais do Ceará.

Com suporte no valor VCR_{ip} , determina-se o $VCRS_{ip}$. Observe-se que “ p ” representa o porto de Fortaleza ou o porto do Pecém. Como há apenas dois portos envolvidos, evidentemente, a ocorrência de vantagem competitiva para um porto associa-se à desvantagem competitiva do outro.

4.5.2 Análise empírica da competitividade dos portos

As duas subseções a seguir expõem os resultados da competitividade portuária da economia cearense para as exportações e as importações em termos dos valores calculados para os índices simétricos de vantagem competitiva revelada (VCRS).

4.5.2.1 Exportações

A tabela 7 mostra os resultados do VCRS para os principais produtos da pauta de exportações cearenses entre 2003 e 2007 para o porto de Fortaleza. Pelas alternâncias de sinais negativos e positivos, fica evidenciado que o comportamento dos portos é objeto de modificações competitivas, tanto entre alguns anos como entre determinados produtos. Para certos produtos, no entanto, há uma permanência da posição de vantagem competitiva ou de desvantagem competitiva, diferenciando-se apenas pela intensidade do índice. Isto, certamente oferece indícios de que alguns fatores do potencial dos portos ou da natureza dos

produtos exportados podem estar influenciando os exportadores no momento da escolha do porto. Tomem, como exemplo, os produtos “castanha de caju, ferro fundido, ferro e aço”. O primeiro deles apresenta índices sempre negativos, significando que o porto de Fortaleza tem desvantagem competitiva ao longo dos anos da série; por outro lado, o segundo produto que inicialmente se encontrava em posição de desvantagem competitiva passou a ter vantagem competitiva a partir de 2005 e manteve nos anos seguinte, inclusive com aumento dos valores dos índices. Provavelmente, tais situações decorram de características do porto de Fortaleza que se tornaram vantajosas para os exportadores comparativamente àquelas oferecidas pelo porto do Pecém.

Tabela 7- Ceará: Índice de Vantagem Competitiva Revelada Simétrica do porto de Fortaleza para exportações

Principais Produtos	IVCRS do Porto de Fortaleza				
	2003	2004	2005	2006	2007
Castanha de caju	-0,1317	-0,1758	-0,3184	-0,2104	-0,0836
Outros couros/peles inteiros	-0,0867	-0,1675	-0,4816	-0,1783	-0,7316
Outros calçados de couro natural	-0,2961	-0,7973	-0,8738	-0,6987	-0,5400
Calçados de borracha/plástico	-0,0642	-0,3342	-0,3296	-0,1265	0,1349
Tecido de algodão	-0,1017	-0,1668	0,0805	0,4518	0,5497
Camarão, lagosta e outros aquáticos	-0,0499	-0,0538	-0,0435	0,2813	0,1932
Melões frescos	-0,7570	-0,9430	-0,9776	-0,9968	-1,0000
Fios de algodão	-0,0397	-0,0686	0,0906	0,4542	0,5450
Ceras vegetais	-0,0008	0,1607	0,1829	0,3218	0,4432
Granito e outros minerais	-0,5740	0,0801	0,2217	0,5346	0,5497
Banana	-0,6529	0,2470	0,3073	-0,9114	-0,8479
Veículos/acessórios (tambor de freio)	-0,2117	-0,3392	-0,7923	-0,9235	-0,9467
Ferro fundido, ferro e aço	-0,2634	-0,2559	0,0219	0,2338	0,4619
Suco de frutas e outras preparações	-0,1362	-0,1763	-0,1970	-0,2165	-0,0543

Fonte: MDIC/SECEX-Elaboração Própria(2009)

Para se ter uma visão ampla do comportamento competitivo dos portos, no que se refere às exportações, o quadro 2 mostra em cada célula as posições de vantagem competitiva do porto de Fortaleza (V) e de desvantagem competitiva (D). Na parte inferior do quadro, encontra-se a frequência das vantagens e desvantagens competitivas identificadas em cada ano. Nota-se que, em 2003, dos quatorze principais produtos selecionados, o porto de Fortaleza tinha desvantagem competitiva em todos eles. É bem provável que esta situação tenha sido consequência da atratividade gerada pela novidade do porto do Pecém, no entanto, tal efeito foi se dissipando ao longo dos anos e o porto de Fortaleza foi recuperando sua posição de competitividade, alcançando em 2007 uma posição equilibrada ao deter vantagem

competitiva em sete produtos, isto é, metade dos principais produtos da pauta. Observe-se que a recuperação competitiva do porto de Fortaleza foi bastante consistente, pois a cada ano se agregava pelo menos mais um produto no rol daqueles com vantagem competitiva. Por outro lado, para alguns produtos, o porto esteve sempre em desvantagem competitiva, como os produtos “castanha de caju”, outros couros/peles inteiras”, “outros calçados de couro natural”, “melões frescos”, “veículos/acessórios” e “sucos de frutas e outras preparações”.

Principais Produtos	Posição Competitiva				
	2003	2004	2005	2006	2007
Castanha de caju	D	D	D	D	D
Outros couros/peles inteiros	D	D	D	D	D
Outros calçados de couro natural	D	D	D	D	D
Calçados de borracha/plástico	D	D	D	D	V
Tecido de algodão	D	D	V	V	V
Camarão, lagosta e outros aquáticos	D	D	D	V	V
Melões frescos	D	D	D	D	D
Fios de algodão	D	D	V	V	V
Ceras vegetais	D	V	V	V	V
Granito e outros minerais	D	V	V	V	V
Banana	D	V	V	D	D
Veículos/acessórios (tambor de freio)	D	D	D	D	D
Ferro fundido, ferro e aço	D	D	V	V	V
Suco de frutas e outras preparações	D	D	D	D	D
Número de Vantagem	0	3	6	6	7
Número de Desvantagem	14	11	8	8	7

Fonte: MDIC/SECEX-Elaboração Própria(2009)

Quadro 2- Ceará: Vantagem Competitiva Revelada do porto de Fortaleza para exportações

4.5.2.2 Importações

A competitividade dos portos para as importações difere, em parte, do comportamento da competitividade das exportações. Ao contrário do que se observa para as exportações, em 2003, ano da entrada em operação do porto do Pecém, o porto de Fortaleza mostrava-se com vantagem competitiva em quase todos os principais produtos importados pelo Ceará. Apenas os “produtos siderúrgicos” tinham vantagem competitiva revelada atribuída ao porto do Pecém. Mesmo que de forma não sistemática, este quadro foi se alterando ao longo dos anos, como se pode ver pelo aumento da frequência de índices negativos presentes na tabela 8.

Tabela 8- Ceará: índice de Vantagem Competitiva Revelada do porto de Fortaleza para importações

Principais Produtos	IVCRS do Porto de Fortaleza				
	2003	2004	2005	2006	2007
Trigo	0,2050	0,4998	0,5192	0,4958	0,4829
Farinha de trigo	0,0962	0,4998	NA	0,4958	0,4829
Milho	NA	NA	0,5192	NA	NA
Tecidos	0,0769	-0,0300	0,2795	0,3621	0,3413
Máquinas para têxteis	NA	-1,0000	0,3312	-1,0000	-0,3065
Coque de petróleo	0,2050	0,4998	0,5192	0,4958	0,4829
Algodão em pluma	0,2050	-0,1122	-0,1935	-1,0000	-0,9094
Bobina de papel	0,2050	0,4998	0,5192	0,4769	0,4461
produtos siderúrgico	-1,0000	NA	-1,0000	-1,0000	-0,8891
Gasoleo (óleo diesel)	0,2050	-0,9055	-0,6310	-1,0000	-1,0000
Outros tipos de algodão	0,0909	-0,0285	-0,1559	-0,9467	-0,8647
Chapas de ligas alumínio	0,2050	0,3927	0,0205	-0,0417	-0,5159

Fonte: MDIC/SECEX-Elaboração Própria(2009); Nota: NA- Não se aplica

Pode-se destacar três produtos em que o porto de Fortaleza passou a ter desvantagem competitiva sistemática ao longo dos anos, a partir de 2004: algodão em pluma, produto siderúrgico e gasóleo (óleo diesel). Em anos mais recentes, o produto chapas de alumínio se incorpora como produto com desvantagem comparativa nas importações do porto de Fortaleza.

Principais Produtos	Posição Competitiva				
	2003	2004	2005	2006	2007
Trigo	V	V	V	V	V
Farinha de trigo	V	V	NA	V	V
Milho	NA	NA	V	NA	NA
Tecidos	V	D	V	V	V
Máquinas para têxteis	NA	D	V	D	D
Coque de petróleo	V	V	V	V	V
Algodão em pluma	V	D	D	D	D
Bobina de papel	V	V	V	V	V
produtos siderúrgico	D	NA	D	D	D
Gasoleo (óleo diesel)	V	D	D	D	D
Outros tipos de algodão	V	D	D	D	D
Chapas de ligas alumínio	V	V	V	D	D
Número de Vantagens	9	5	7	5	5
Número de Desvantagens	1	5	4	6	6

Fonte: MDIC/SECEX-Elaboração Própria(2009); Nota: NA- Não se aplica

Quadro 3- Ceará: Vantagem Competitiva Revelada do porto de Fortaleza para importações

Tomando-se o Quadro 3, pode-se ter uma visualização do movimento das vantagens/desvantagens competitivas reveladas pelo porto de Fortaleza em relação às importações. Pela frequência absoluta das vantagens/desvantagens indicadas nas duas últimas linhas, nota-se que, já em 2004, segundo ano da entrada em operação do porto do Pecém, o porto de Fortaleza perde bastante em número de produtos com vantagem competitiva. De certa maneira, este quadro de comportamento se manteve com pequenas oscilações até o último ano da série (2007). Depreende-se que estes dois portos estão realizando um processo de competição cujos resultados podem ser, no longo prazo, percebidos por especialização em determinados produtos cujas vantagens competitivas são inquestionáveis. São os casos do trigo e da farinha de trigo para o porto de Fortaleza, em decorrência da localização dos moinhos na área de influência deste porto.

5 CONCLUSÃO

Ante os objetivos delineados nesta dissertação pode-se perceber que o comércio exterior cearense foi bastante favorecido na sua corrente de comércio com a criação do porto do Pecém, pois o crescimento do movimento de mercadorias no período 2003-2007 revelou que a inexistência do porto do Pecém poderia ter criado sérias dificuldades para expansão do comércio internacional.

Ficou evidenciado que alguns produtos da corrente de comércio internacional cearense apresentaram propensão a serem movimentados por um dos dois portos, em razão, ao que parece, das suas especificidades no que se refere à localização do parque produtivo ou à própria capacidade do porto em oferecer os serviços a custos menores. No primeiro caso, citam-se os produtos trigo e farinha de trigo, favoráveis ao porto de Fortaleza; no segundo, destacam-se os produtos siderúrgicos e veículos.

Outro resultado interessante se observa quando se relacionam os portos com os blocos econômicos. É possível se concluir que os produtos exportados de cada porto se orientam, com certa predominância, para determinados blocos econômicos. O mesmo se pode afirmar para a origem dos produtos importados. Tudo isto caracteriza a ideia de que os portos de Fortaleza e do Pecém movimentam mercadorias que identificam claramente os principais destinos ou as principais origens.

O comportamento das vantagens competitivas reveladas sinalizam para uma disputa entre os portos, mas que determinados produtos são tipicamente identificados com um dos portos. Daí que há um certo equilíbrio entre vantagens e desvantagens competitivas dos portos para os produtos comercializados com o exterior e que, para alguns deles, pode haver alternância nos níveis de competitividade.

Conclui-se, embora parcialmente, pois, que seria preciso um período mais longo para afirmações categóricas, de que a criação do porto do Pecém provocou uma mudança de comportamento do porto de Fortaleza, o qual procurou recuperar a perda de competitividade inicial em relação às exportações e resistiu a perdas de competitividades mais expressivas no campo das importações. Em certo sentido, é compreensível se dizer, à luz dos resultados apresentados, que há alguma complementaridade entre os portos para determinados produtos comercializados.

Assim, os portos cearenses do Pecém e de Fortaleza estão atuando de forma complementar, pois foram concebidos para atender necessidades, de certo modo, distintas: porto do Pecém, com relevante contribuição para o crescimento do comércio exterior do Estado, na categoria de porto exportador e como elemento capaz de fundamentar e atender as demandas empresariais, visando a alavancar as indústrias de base voltadas para as atividades de siderurgia, refino de petróleo, petroquímica e de geração de energia elétrica; por outro lado, o porto de Fortaleza, mais voltado para o turismo e a movimentação de algumas cargas específicas, por exemplo, trigo e a farinha de trigo, vinculadas à localização do moinho na sua área de influência e a mercadorias relacionadas com o comércio atacadista de Fortaleza..

Acredita-se que uma pesquisa de campo junto aos dois portos pode detectar os fatores explicativos dos resultados aqui alcançados, além de possibilitar um conhecimento mais aprofundado do potencial dos portos como fonte de crescimento da economia cearense no contexto de uma economia local integrada às economias regional, nacional e internacional.

REFERÊNCIAS

AMADOR, João, CABRAL, Sônia e MARIA, José Ramos. Estruturas de exportação relativas e especialização vertical: um índice simples de comparação dos países. Boletim Econômico. Banco de Portugal. Lisboa, 2006.

ANTAQ-Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Transportes aquaviários 2007**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em: 14.08.2009.

ARAUJO, Rogério Cesar Pereira; FREITAS, Kelly Silva de; ALBUQUERQUE, Robério Lopes de. **Impactos econômicos do Complexo Industrial e Portuário do Pecém sobre pescadores artesanais, São Gonçalo do Amarante – Ce**. Congresso 47º Saber – Sociedade Brasileira de Economia, Administração e Sociologia Rural. Porto Alegre, 2009.

AQUINO, Jakson Alves de. **Desenvolvimento do comércio internacional e das atividades portuárias do Ceará**. Dissertação(Mestrado). Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 2000.

BALASSA, Bela. (1965). Trade Liberalization and Revealed Comparative Advantage, Manchester School of Economic and Social Studies, vol 33, nº 2, pp. 99 – 123.

BALLOU, Ronald H. **Logística empresarial**: transporte, administração de materiais e distribuição física. São Paulo: Atlas, 1993.

BANDEIRA, Robson Torres. **Virgílio x Tasso: o mudancismo no Ceará**. Disponível em: <http://www.ipece.ce.gov.br>. Acesso em outubro 2009.

BENTO, Joaquim. Assistente de Infraestrutura Portuária da Companhia Docas do Estado do Ceará. **Investimento nos portos**. O Povo (on line) Economia, 01.04.2009.

BRANDÃO, Pelágio Pereira. **A competitividade do complexo industrial e portuário do Pecém como suporte ao desempenho do comércio exterior do Estado do Ceará**. Universidade de Fortaleza (Dissertação) Administração de Empresas. Fundação Edson Queiroz, 2009, 98 p.

BRASIL DNIT. Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes do Ministério dos Transportes. DNIT/MT. **Sistema portuário**. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/imprensa/download/portuario.doc>>. Acesso em maio, 2009.

DOCASDOCEARA. **Plano Diretor**. Disponível em: <http://www.docasdoceara.com.br>. Acesso em maio 2009

BRASIL. Lei nº 8.630 de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Brasília, 26.02.1993.

BRASIL MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, SEDEX – Secretaria de Comércio Exterior, Sistema Alice-Web. Disponível em:

<<http://www.aliceweb.desenvolvimento.gov.br/default.asp>>. Acesso em 30/05/2007.

_____. Ministério do Trabalho e Emprego. **Manual do trabalho portuário**. Brasília, 2000.

_____. Ministério dos Transportes. **Sistema portuário. Companhia Docas**. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br>>. Acesso em maio, 2009.

BRAZILPRIME. Disponível em <<http://www.brazilprime.com/conheca-investir.asp>>. Acesso em 08/12/2009.

BRITO, Pedro. **Info Porto**. Secretaria Especial de Portos da Presidência da República. Docas do Ceará, ano VII, n. 2, nov., 2008.

CAIS DO PORTO PONTO COM. Disponível em : <<http://www.caisdoporto.com>> acesso em 13/12/2009.

CASTRO, Newton de. **Os desafios da regulação do setor de transportes no Brasil**, 2000. Disponível em: <<http://www.nemesis.org.br/doca/newton5.pdf>>. Acesso em maio, 2009.

CARGNIN, Antônio Paulo. **A dimensão territorial no planejamento governamental brasileiro: Avanços e limitações na elaboração dos planos plurianuais**. Porto Alegre, UFRGS/POSGEA, novembro de 2007. (Texto elaborado como contribuição ao I Seminário “Reforma do Estado e Território: Integração Sul-Americana e Gestão do Território”.

CAVALCANTE, Alexandre Lira. **Exportações cearenses: oportunidades e desafios**. Fortaleza: IPECE, 2008.

CEARÁ CAP. **Conselho de Autoridade Portuária do Porto de Fortaleza**. Ata da 160ª reunião ordinária, 2006.

CEARÁ CEDE. **Conselho Estadual de Desenvolvimento Econômico**. 2009.

CEARÁPORTOS. **Terminal portuário do Pecém muda a história do Ceará**. Março/2002.

CEARAPORTOS. **Terminal portuário do Pecém**. 2009.

CEARÁ PROCURADORIA GERAL DO ESTADO DO CEARÁ. Disponível em: <<http://www.pge.ce.gov.br>>. Acesso em: 10/12/2009.

CEARÁ. SEINFRA. Secretaria da Infraestrutura do Estado do Ceará. **Complexo Industrial e Portuário Governador Mário Covas (Pecém –CE)**. 2009

CEARÁ. SEINFRA. Secretaria da Infra-Estrutura do Estado do Ceará. **Complexo Industrial e Portuário do Pecém**. 2009.

CEARÁ. SEPLAN. Secretaria de Planejamento e Controle. **Plano estratégico de desenvolvimento do complexo industrial e portuário do Pecém**. 2000.

CEARÁ. SEPLAN. Secretaria de Planejamento e Coordenação. Ceará Cidadania: crescimento com inclusão social. **Revista Plano de Governo 2003-2006**. agosto, 2003.

CEARÁ. SETECO. Secretaria dos Transportes, Energia, Comunicação e Obras. **Complexo Industrial e Portuário do Pecém**. outubro, 1997.

COELHO, Carlos Henrique. Refinaria começa a operar em 2013, projeta Gabrielli. **O Povo**. Caderno de Economia. Fortaleza, 21 nov, 2009, p.26-28.

CULLINANE, Kevin; TALLEY, Wayne. **Port Economics**. Amsterdam: Elsevier, 2006.

DIÁRIO DO NORDESTE. Disponível em: <<http://diariodonordeste.globo.com>>. Acesso em: 20/11/2009.

DIAS, José Ribamar Miranda. **Relatório 2001 do grupo executivo para modernização dos portos**. Brasília, 2002.

DUPAS, Gilberto. O processo de globalização e seu impacto na adição de valor de logística e transporte. In: BARAT, J. (Org.) **Logística e transporte no processo de globalização**. São Paulo: Unesp/IEEI, 2007.

ERVILHA, Renata de Albuquerque. **Impactos da Lei 8.630/93 Sobre a Infraestrutura de Terminais de Containers e a Viabilização da Navegação de Carga Geral no Brasil**. Faculdade de Economia e Finanças. Programa de Pós Graduação e Pesquisa em Administração e Economia . Rio de Janeiro. 25/04/2006.

FIEC – FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO CEARÁ. Disponível em: <<http://www.fiec.org.br>>. Acesso em: 08/12/2009.

FONTENELE, Leopoldo. **Aspectos do investimento internacional**. Fundo de Cultura. Rio de Janeiro: 1999.

FONTENELE, Ana Maria & MELO, Maria Cristina Pereira de. **Inserção internacional da economia cearense: potencialidades e limites para o crescimento**. Fortaleza: Banco do Nordeste S.A, 2003.

FORTE, Juliana Faria; QUINTILIANO, Aridenio Bezerra; SANTOS, Elizete de Oliveira; LIMA, Luiz Cruz. **Políticas públicas no Ceará; Ações e limitações do Governo das Mudanças (1987-2006)**. Fortaleza: UECE (S.d).

FRAGELLI, Guilherme Accioly. **Noções de gerenciamento de portos**. Rio de Janeiro: Clube Naval, 2000.

FREIRE, L. **Perfil econômico do Ceará**. Fortaleza: Banco do Nordeste, 2002.

FUSI, Fernando. **Portos Brasileiros – Comércio Exterior**. 28 de junho de 2008. Disponível em: <<http://www.administradores.com.br>>. Acesso em: 20/12/2009.

GALVÃO, Cássia Bömer. **Os portos marítimos na mundialização do capital**. Dissertação (Mestrado). Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC. São Paulo, 2009.

HOLANDA, Paulo André. Diretor de Infraestrutura e Gestão do Porto do Mucuripe. **Entrevista TV Verdes Mares sobre seminário de logística dos portos**. Programa bom dia Ceará. 4 de novembro de 2009.

IRFFI, Guilherme; NOGUEIRA, Fernando A.N.; BARRETO, Ataliba F.D. **Efeitos da política de atração de incentivos industriais no Ceará sobre o emprego no período 2002 – 2005**. Fortaleza: IPECE [S.d.]

JORNAL O POVO. Disponível em: <<http://opovo.uol.com.br>>. Acesso em: 21/11/2009.

KEEDI, Samir. **Transporte, utilização e seguros internacional de carga**. Prática e exercícios. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2005.

KUMAR, Shashi; HOFFMANN, Jan. **Globalization: the maritime nexus**. Handbook of Maritime Economics. London: LLP, 2002.

KUME, Honório e PIANI, Guida, **Alca**: Uma estimativa do Impacto do comércio bilateral Brasil-Estados Unidos. Texto para discussão nº 1058. Rio de Janeiro, IPEA, 2004.

LOPEZ, José M.C. **Exportação brasileira**: a real participação das empresas. São Paulo, Aduaneiras, 2005.

MACHADO JUNIOR, Sárís Pinto. **Desenvolvimento econômico local**: Uma visão panorâmica sobre a instalação do Complexo Industrial – Portuário do Pecém – CE. Universidade Federal do Ceará. Fortaleza, 2001. Monografia.

MAGALHÃES, Petrônio Sá Benevides. Assistente de Infraestrutura Portuária da Companhia Docas do Estado do Ceará. **Anexo 4. Comentário. Proposta inicial de política de infraestrutura para o Estado do Ceará. 2001.**

MARONE, Eduardo; SOARES, Carlos Roberto; KAPPEL, Raimundo F.; ALBUQUERQUE Marília G. de. **Os portos brasileiros frente a ciência, tecnologia e inovação: um novo desafio para a sociedade**. Disponível em: [www.cgee.org.br/atividades/redirect.php? Id Produto=215](http://www.cgee.org.br/atividades/redirect.php?IdProduto=215), [S.d.].

MARQUES, Rachel. Deputada Estadual **Pronunciamento**. proferido na Companhia Docas do Ceará, em 05 de outubro de 2005.

MARTINS, Ricardo Silveira. **Gestão logística do transporte de cargas**. São Paulo: Atlas, 2001.

MASIERO, Sidinei Alex. **Questões e reflexões envoltas na relação entre desenvolvimento regional e estruturas portuárias**. Dissertação(Mestrado). Universidade de Santa Catarina. Santa Catarina, 2007. Florianópolis.

NORÕES, Edilmar. **Terminal do Mucuripe**. Porto tem R\$ 60 mil em obras. **Diário do**

Nordeste, Política, 27.04.2009.

NOTTEBOOM, Theo E. Shipping and ports: an overview. In: **Review of network economics**. Anwerp, vol. 3, ed. 2, p. 86, junho 2004.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Comércio exterior e a questão portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 1999.

_____. **Modernização dos portos**. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

PEREIRA JÚNIOR, Edilson Alves. **Espaço, Industrialização e Acumulação Capitalista: Uma abordagem para o Nordeste e o Ceará** In. Mercator – Revista de Geografia da UFC, ano 02, pag 65 – 76. 2003

PIMOP. **Programa Integrado de Modernização Portuária**. Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/segempo>>. Acesso em maio 2009.

PONTES, Luiz. **Discurso do Partido da Social Democracia Brasileira – PSDB**. 5 de novembro de 2001.

PORTO, Marcos Mais. **Portos e o desenvolvimento**. São Paulo: Aduaneiras, 2007.

POVOLERI, Lérica Maria Lago. **O porto do Rio de Janeiro na estratégia do desenvolvimento da relação capitalista no Brasil: Economia e Política de Transportes no Primeiro Governo Vargas (1930-1945)**. 340 p. Tese (Doutorado em História Social). Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2001.

RODRIGUES, José; VAZ, José Pascoal. Portos brasileiros: duzentos anos de transformação socioeconômica. In: OLIVEIRA, Luis Valente; RICUPERO, Rubens (Orgs.) **A abertura dos portos**. São Paulo: Senac, 2007.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrósio. **Introdução ao sistema de transporte no Brasil e a logística internacional**. 3. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

SANTIAGO, Lucimar da Silva. **Interfaces entre desenvolvimento, políticas de agronegócio e política de transportes: o caso da região da Ibiapa do Ceará**. Dissertação(Mestrado). Universidade Federal do Ceará, 2005.

ROSA, Antônio Lisboa. **Efeitos da globalização sobre a economia cearense**. Fortaleza: IPLANCE, 2001.

SILVA, Cláudio Ferreira da. **Transporte, seguro e a distribuição física internacional de mercadorias**. 2. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

SOARES, Robério. (Coluna Egídio Serpa). **Refinaria**. Caderno de Economia. Fortaleza, **Diário do Nordeste**. 15. 06. 2009.

VIDIGAL, Armando Amorim F. Uma estratégia marítima para o Brasil. **Revista marítima Brasileira**. V. 116, nº 1/3, jan/mar. Rio de Janeiro: Clube Naval, 1996.

SITES CONSULTADOS

<<http://www.mdic.gov.br>>

<www.skyscrapercity.com>

<<http://portalexame.abirl.com.br>>

<www.seplag.ce.gov.br>

<www.fiec.org.br>

<www.transportes.gov>

<www.brazilprime.com>

<www.portosdobrasil.gov.br>

<www.docasdoceara.com.br>

<www.cearaportos.ce.gov.br>

<www.seinfra.ce.gov.br>

<www.ipece.ce.gov.br>

<www.caisdoporto.com>

<www.cede.ce.gov.br>

APÊNDICE A- Total das exportações e importações, conforme porto(US\$)

Período	Porto de Fortaleza		Porto do Pecém	
	Importação	Exportação	Importação	Exportação
1996	742.736.402	326.781.165	0	0
1997	626.225.784	311.773.711	0	0
1998	538.428.380	316.433.889	0	0
1999	512.177.893	306.954.687	0	0
2000	641.384.808	416.046.791	0	0
2001	513.733.582	429.554.311	0	0
2002	565.816.132	444.290.288	0	0
2003	446.284.949	432.670.370	66.083.128	223.132.910
2004	220.006.007	241.038.309	264.476.253	481.771.245
2005	246.067.877	254.774.523	283.622.566	550.182.190
2006	288.039.803	282.993.453	763.795.484	556.648.057
2007	332.722.380	354.803.010	1.007.000.294	662.615.351

Fonte: MDIC/SECEX - Elaboração própria (2009).

APÊNDICE B- Principais mercadorias de cabotagem de exportação e importação pelos portos de Fortaleza e Pecém

Código	Mercadoria	Porto de Fortaleza		Porto do Pecém	
		Exportação	Importação	Exportação	Importação
1101.00.10	Farinha de trigo	X			
2501.00.11	Sal	X		X	
5513.13.00	Tecido	X		X	
7217.10.11	Ferro e aço	X		X	
1006.20.10	Arroz		X		X
7525.40.90	Chapas de aço		X		X
7204.49.00	Sucatas de ferro		X		X
4801.00.10	Bobina de papel		X		X
042.10.10	Leite		X		X
2710.19.32	Lubrificante		X		X
3209.10.10	Tintas		X		X
0803.30.00	Banana	X		X	
0804.50.20	Manga	X		X	
25	Granito	X		X	
2520..20.90	Gesso	X		X	
8452.29.29	Máquinas para têxteis		X		X

Fonte: MDIC/SECEX - Elaboração própria (2009).

APÊNDICE C- Principais produtos exportados pelo porto de Fortaleza 2003/2007(US\$)

Principais Produtos	2003	2004	2005	2006	2007
Castanha de caju	73.060.216	44.670.048	32.046.192	23.475.962	37.407.521
Outros couros/peles inteiros	50.791.438	26.194.781	14.448.360	20.626.594	3.934.711
Outros calçados de couro	27.083.830	2.440.159	2.030.905	4.251.114	1.047.941
Calçados de	29.601.111	11.144.771	11.679.623	12.249.620	21.895.879
Tecido de algodão	21.500.723	12.636.818	21.432.954	29.980.097	33.422.172
Camarão, lagosta e outros	83.951.106	41.658.511	44.467.150	42.659.450	18.842.565
Melões frescos	1.688.386	218.027	176.213	12.060	0
Fios de algodão	75.690.609	33.352.160	46.009.666	61.307.247	77.896.772
Ceras vegetais	7.941.622	7.635.581	12.564.870	12.714.039	21.369.162
Granito e outros minerais	682.800	4.218.836	2.369.832	8.420.564	2.407.027
Banana	9.280	25.992	76.565	52.264	79.783
Veículos/acessórios (tambor	4.806.832	1.872.055	786.238	106.503	67.651
Ferro fundido, ferro e aço	5.986.244	7.282.923	15.780.501	7.966.486	16.678.735
Suco de frutas e outras	3.277.562	3.042.011	3.424.818	2.060.425	3.306.002
TOTAL	386.071.759	196.392.673	207.293.887	225.882.425	238.355.921

Fonte: MDIC/SECEX- Elaboração própria (2009)

APÊNDICE D- Principais produtos importados pelo porto de Fortaleza 2003/2007(US\$)

Principais Produtos	2003	2004	2005	2006	2007
Trigo	99.048.603	89.666.184	66.898.920	98.799.960	160.264.667
Farinha de trigo	36.966	22.936	0	531.828	695.629
Milho	0	0	680.133	0	0
Tecidos	2.084.180	302.871	932.042	3.359.093	5.489.389
Máquinas para têxteis	0	0	138.639	0	13.999
Coque de petróleo	2.455.174	1.239.148	1.884.597	5.369.537	4.066.698
Algodão em pluma	15.123.304	5.278.975	2.120.927	0	550.161
Bobina de papel	3.903.515	5.208.708	6.104.548	8.508.715	7.900.009
produtos siderúrgico	0	0	0	0	57.362
Gasoleo (oleo diesel)	33.103.839	2.050.545	6.435.696	0	0
Outros tipos de algodão	33.275.456	12.500.764	3.825.990	294.205	583.810
Chapas de ligas alumínio	4.423.077	2.305.616	642.046	2.996.564	2.164.480
TOTAL	193.454.114	118.575.747	89.663.538	119.859.902	181.786.204

Fonte: MDIC/SECEX- Elaboração própria (2009)

APÊNDICE E- Principais produtos exportados pelo porto de Pecém- 2003/2007(US\$)

Principais Produtos	2003	2004	2005	2006	2007
Castanha de caju	36.268.722	95.669.105	101.375.100	107.937.486	140.709.951
Outros couros/peles inteiros	18.587.260	54.706.507	74.429.893	87.384.365	98.268.089
Outros calçados de couro natural	30.170.295	45.206.588	62.904.408	83.273.599	13.077.008
Calçados de borracha/plástico	9.044.361	38.033.709	38.180.995	45.440.954	45.305.314
Tecido de algodão	8.770.015	26.333.815	17.829.057	11.357.060	5.684.563
Camarão, lagosta e outros aquáticos	22.549.609	60.519.128	59.965.286	44.727.778	32.456.083
Melões frescos	12.326.452	16.149.832	33.368.091	27.461.047	37.906.478
Fios de algodão	18.400.334	50.917.325	36.573.201	22.709.436	14.485.064
Ceras vegetais	1.190.480	4.523.255	6.116.651	11.105.198	11.826.408
Granito e outros minerais	2.213.642	3.693.770	879.806	905.393	408.943
Banana	41.463	8.572	10.760	4.062.738	3.823.665
Veículos/acessórios (tambor de freio)	3.676.046	6.482.855	13.820.223	9.678.762	9.879.176
Ferro fundido, ferro e aço	5.800.657	19.787.605	16.729.972	10.098.734	8.041.197
Suco de frutas e outras preparações	1.672.002	6.523.813	7.563.712	9.622.874	11.534.268
TOTAL	170.711.338	428.555.879	469.747.155	475.765.424	433.406.207

Fonte: MDIC/SECEX- Elaboração própria (2009).

APÊNDICE F- Principais produtos importados pelo porto de Pecém- 2003/2007(US\$)

Principais Produtos	2003	2004	2005	2006	2007
Trigo	0	0	0	0	0
Farinha de trigo	9.234	0	0	0	0
Milho	0	0	0	0	0
Tecidos	623.444	661.579	726.136	1.308.787	2.241.224
Máquinas para têxteis	0	68.733	81.409	18.024	61.623
Coque de petróleo	0	0	0	0	0
Algodão em pluma	0	14.554.183	7.796.191	7.915.905	32.702.715
Bobina de papel	0	0	0	432.311	776.232
produtos siderúrgico	154.627	0	761.995	2.375.605	2.745.377
Gasleo (oleo diesel)	0	121.898.018	83.425.074	333.853.343	420.586.441
Outros tipos de algodão	8.755.237	27.189.053	12.726.681	31.612.158	22.485.324
Chapas de ligas alumínio	0	709.199	1.304.808	6.668.138	17.270.584
TOTAL	9.542.542	165.080.765	106.822.294	384.184.271	498.869.520

Fonte: MDIC/SECEX- Elaboração própria (2009).

APÊNDICE G- Principais produtos exportados pelo Estado do Ceará- 2003/2007(US\$)

Principais Produtos	2003	2004	2005	2006	2007
Castanha de caju	109.328.938	140.339.153	133.421.292	131.413.448	178.117.472
Outros couros/peles inteiros	69.378.698	80.901.288	88.878.253	108.010.959	102.202.800
Outros calçados de couro natural	57.254.125	47.646.747	64.935.313	87.524.713	14.124.949
Calçados de borracha/plástico	38.645.472	49.178.480	49.860.618	57.690.574	67.201.193
Tecido de algodão	30.270.738	38.970.633	39.262.011	41.337.157	39.106.735
Camarão, lagosta e outros aquáticos	106.500.715	102.177.639	104.432.436	87.387.228	51.298.648
Melões frescos	14.014.838	16.367.859	33.544.304	27.473.107	37.906.478
Fios de algodão	94.090.943	84.269.485	82.582.867	84.016.683	92.381.836
Ceras vegetais	9.132.102	12.158.836	18.681.521	23.819.237	33.195.570
Granito e outros minerais	2.896.442	7.912.606	3.249.638	9.325.957	2.815.970
Banana	50.743	34.564	87.325	4.115.002	3.903.448
Veículos/acessórios (tambor de freio)	8.482.878	8.354.910	14.606.461	9.785.265	9.946.827
Ferro fundido, ferro e aço	11.786.901	27.070.528	32.510.473	18.065.220	24.719.932
Suco de frutas e outras preparações	4.949.564	9.565.824	10.988.530	11.683.299	14.840.270
TOTAL	556.783.097	624.948.552	677.041.042	701.647.849	671.762.128

Fonte: MDIC/SECEX- Elaboração própria (2009).

APÊNDICE H- Principais produtos importados pelo Estado do Ceará- 2003/2007(US\$)

Principais Produtos	2003	2004	2005	2006	2007
Trigo	99.048.603	89.666.184	66.898.920	98.799.960	160.264.667
Farinha de trigo	46.200	22.936	0	531.828	695.629
Milho	0	0	680.133	0	0
Tecidos	2.707.624	964.450	1.658.178	4.667.880	7.730.613
Máquinas para têxteis	0	68.733	220.048	18.024	75.622
Coque de petróleo	2.455.174	1.239.148	1.884.597	5.369.537	4.066.698
Algodão em pluma	15.123.304	19.833.158	9.917.118	7.915.905	33.252.876
Bobina de papel	3.903.515	5.208.708	6.104.548	8.941.026	8.676.241
produtos siderúrgico	154.627	0	761.995	2.375.605	2.802.739
Gasoleo (oleo diesel)	33.103.839	123.948.563	89.860.770	333.853.343	420.586.441
Outros tipos de algodão	42.030.693	39.689.817	16.552.671	31.906.363	23.069.134
Chapas de ligas alumínio	4.423.077	3.014.815	1.946.854	9.664.702	19.435.064
TOTAL	202.996.656	283.656.512	196.485.832	504.044.173	680.655.724

Fonte: MDIC/SECEX- Elaboração própria (2009).

APÊNDICE I- Ceará: Índice de Vantagem Competitiva Revelada Simétrico do porto de Pecém para exportações

Principais Produtos	IVCRS do porto de Pecém				
	2003	2004	2005	2006	2007
Castanha de caju	0,4401	0,1106	0,1732	0,0615	0,0249
Outros couros/peles inteiros	0,3501	0,1066	0,2200	0,0540	0,1225
Outros calçados de couro natural	0,6067	0,2696	0,2880	0,1343	0,1038
Calçados de borracha/plástico	0,2894	0,1724	0,1770	0,0406	-0,0543
Tecido de algodão	0,3839	0,1063	-0,0822	-0,4510	-0,6759
Camarão, lagosta e outros aquáticos	0,2429	0,0408	0,0349	-0,1731	-0,0859
Melões frescos	0,7442	0,2876	0,3002	0,1584	0,1418
Fios de algodão	0,2052	0,0507	-0,0946	-0,4575	-0,6548
Ceras vegetais	0,0053	-0,1894	-0,2411	-0,2180	-0,3569
Granito e outros minerais	0,7112	-0,0781	-0,3283	-0,7641	-0,6762
Banana	0,7274	-0,3752	-0,6259	0,1524	0,1316
Veículos/acessórios (tambor de freio)	0,5413	0,1740	0,2772	0,1533	0,1384
Ferro fundido, ferro e aço	0,5847	0,1449	-0,0199	-0,1301	-0,3959
Suco de frutas e outras preparações	0,4474	0,1108	0,1249	0,0629	0,0167

Fonte: MDIC/SECEX-Elaboração Própria(2009)

APÊNDICE J - Ceará: Vantagem Competitiva Revelada Simétrico do porto de Pecém para exportações

Principais Produtos	IVCRX_SIM_PPECEM				
	2003	2004	2005	2006	2007
Castanha de caju	V	V	V	V	V
Outros couros/peles inteiros	V	V	V	V	V
Outros calçados de couro natural	V	V	V	V	V
Calçados de borracha/plástico	V	V	V	V	D
Tecido de algodão	V	V	D	D	D
Camarão, lagosta e outros aquáticos	V	V	V	D	D
Melões frescos	V	V	V	V	V
Fios de algodão	V	V	D	D	D
Ceras vegetais	V	D	D	D	D
Granito e outros minerais	V	D	D	D	D
Banana	V	D	D	V	V
Veículos/acessórios (tambor de freio)	V	V	V	V	V
Ferro fundido, ferro e aço	V	V	D	D	D
Suco de frutas e outras preparações	V	V	V	V	V
Número de Vantagem	14	11	8	8	7
Número de Desvantagem	0	3	6	6	7

Fonte: MDIC/SECEX-Elaboração Própria(2009)

APÊNDICE K- Ceará: Índice de Vantagem Competitiva Revelada Simétrico do porto de Pecém para importações

Principais Produtos	IVCRS do porto de Pecém				
	2003	2004	2005	2006	2007
Trigo	-1,0000	-1,0000	-1,0000	-1,0000	-1,0000
Farinha de trigo	-0,2599	-1,0000	NA	-1,0000	-1,0000
Milho	NA	NA	-1,0000	NA	NA
Tecidos	-0,1928	0,0144	-0,2190	-0,4056	-0,3839
Máquinas para têxteis	NA	0,2001	-0,2976	0,2027	0,1116
Coque de petróleo	-1,0000	-1,0000	-1,0000	-1,0000	-1,0000
Algodão em pluma	-1,0000	0,0481	0,0698	0,2027	0,2032
Bobina de papel	-1,0000	-1,0000	-1,0000	-0,8640	-0,7584
produtos siderúrgico	0,4923	NA	0,1880	0,2027	0,2013
Gasoleo (oleo diesel)	-1,0000	0,1921	0,1519	0,2027	0,2112
Outros tipos de algodão	-0,2405	0,0137	0,0588	0,1982	0,1989
Chapas de ligas alumínio	-1,0000	-0,4783	-0,0098	0,0199	0,1541

Fonte: MDIC/SECEX-Elaboração Própria(2009); Nota: NA- Não se aplica

APÊNDICE L- Ceará: Vantagem Competitiva Revelada Simétrico do porto de Pecém para importações

Principais Produtos	IVCRM_SIM_PPECEM				
	2003	2004	2005	2006	2007
Trigo	D	D	D	D	D
Farinha de trigo	D	D	NA	D	D
Milho	NA	NA	D	NA	NA
Tecidos	D	V	D	D	D
Máquinas para têxteis	NA	V	D	V	V
Coque de petróleo	D	D	D	D	D
Algodão em pluma	D	V	V	V	V
Bobina de papel	D	D	D	D	D
produtos siderúrgico	V	NA	V	V	V
Gasoleo (oleo diesel)	D	V	V	V	V
Outros tipos de algodão	D	V	V	V	V
Chapas de ligas alumínio	D	D	D	V	V
Número de Vantagem	1	5	4	6	6
Número de Desvantagem	9	5	7	5	5

Fonte: MDIC/SECEX-Elaboração Própria(2009)