

Fluxo de navios e cargas do Porto de Cabedelo (PB)

Maria Eline do Nascimento Freitas^[1], Janaina Sales Holanda^[2]

[1] elinen.freitas@gmail.com. Instituto Federal da Paraíba/Campus Avançado Cabedelo Centro. [2] janaina.holanda@ifpb.edu.br. Instituto Federal da Paraíba/Campus Cabedelo.

RESUMO

Cabedelo faz parte da Região Metropolitana da Grande João Pessoa e está situada em uma península entre o Oceano Atlântico e o Rio Paraíba. É uma cidade portuária, tendo o porto sido inaugurado em 23 de janeiro de 1935, após várias tentativas frustradas de construção do Porto do Capim, em João Pessoa, devido às más condições do rio naquele local. Para o município e para o estado, o porto apresenta grande importância, pois contribui para que Cabedelo tenha o terceiro PIB do estado. Para este estudo, a Companhia Docas da Paraíba cedeu arquivos com dados das embarcações que chegaram ao porto entre os anos de 2010 e 2016. Por meio desses dados, foram elaboradas planilhas eletrônicas apresentando informações das características das embarcações (comprimento total, boca e calado máximo) e o principal produto que desembarcava ou embarcava no porto, seja como importação/cabotagem ou exportação. As informações deste estudo serão importantes para futuros estudos e investimentos no porto e/ou na área portuária.

Palavras-chave: Porto de Cabedelo. Movimentação de Cargas. Cabotagem. Importação. Exportação.

ABSTRACT

Cabedelo, a port city, which is part of the Greater João Pessoa Metropolitan Region, is located on a peninsula between the Atlantic Ocean and the river Paraíba. Its port was inaugurated on January 23rd, 1935, after several unsuccessful attempts to build the Port of Capim in João Pessoa, due to the bad conditions of the river in that place. The port is very important for the municipality and for the state, as it is responsible for making Cabedelo the third GDP of the state. For this study, the Companhia Docas da Paraíba provided files with data of vessels that arrived at the port between the years 2010 to 2016. Using these data, electronic spreadsheets were drawn up showing information with the characteristics of the ships (total length, breadth and maximum draught) as well as the main product that disembarked or boarded the port, as import/cabotage or export. The information in this study is important for future studies and investments in port and/or in the port area.

Keywords: *Port of Cabedelo. Cargo handling. Cabotage. Import. Export.*

1 Introdução

Cabedelo é uma península situada entre o Oceano Atlântico e o Rio Paraíba. O significado do seu nome é ponta de areia ou pequeno cabo. Incorporada à capital João Pessoa, Cabedelo foi fundada em 1580, tornando-se oficialmente uma cidade somente em 12 de dezembro de 1956.

Cabedelo é município da Região Metropolitana de João Pessoa, apresentando área territorial de 31,915 km², com medidas singulares de 18 km de extensão e 3 km de largura, e possuindo população estimada, em 2017, de 66.680 habitantes (IBGE, 2018). É uma cidade portuária onde inicia a BR-230, principal rodovia do estado da Paraíba e uma das maiores do Brasil.

Devido às condições geográficas locais e apesar do desafio de encontrar consenso sobre a disposição espacial da infraestrutura portuária no estado da Paraíba, que envolve, além dos aspectos técnico-científicos, os econômicos e os interesses da sociedade, o Porto de Cabedelo foi construído depois de várias tentativas de manutenção do Porto do Varadouro (Porto do Capim), com o qual não se teve sucesso por causa das condições do rio naquele ponto (SIMONINI, 2017). Em 1893, fundeava em Cabedelo o vapor Forden Kjold, que transportava materiais para dragagem (COMPANHIA DOCAS DA PARAÍBA, 2012).

Sabe-se que, antes de sua construção, ele não era exatamente um porto, mas um ancoradouro natural que funcionava como embarque e desembarque de mercadorias diversas e de passageiros.

O engenheiro André Rebouças entendia que o Porto de Cabedelo, “o mais oriental do Brasil”, seria futuramente a estação marítima do maior caminho-de-ferro interoceânico da América do Sul (TAVARES, 1910, p. 548 *apud* JOFFILY, 1983, p. 57).

Somente em 1905 foi aprovado o projeto para construir um cais de 400 metros, consolidado em 1908. Em 1911, atracou por experiência o navio Lóide Brasileiro Pirineus e, no período de 1911 a 1920, aportaram no Cais de Cabedelo 3.045 embarcações (SOUZA, [2008?]).

Sua construção, de fato, foi iniciada em 1931, com inauguração em 23 de janeiro de 1935, mesmo havendo a intenção de construir uma área portuária desde a época do Segundo Reinado.

O Porto de Cabedelo, depois de inaugurado, ficou sob a coordenação do Governo do Estado da Paraíba até 28 de dezembro de 1978, quando a administração foi passada para a Empresa de Portos

do Brasil S.A. – Portobras. Em 1990 essa empresa foi extinta e a administração do porto foi transferida para a Companhia Docas do Rio Grande do Norte – Codern. Em 4 de fevereiro de 1998, houve um novo convênio entre o Ministério dos Transportes e o Governo do Estado da Paraíba, delegando-se, assim, a administração para a Companhia Docas da Paraíba. Atualmente, a Docas é vinculada à Secretaria Nacional dos Portos – SEP, órgão criado no ano de 2007, que tem como objetivo equalizar os portos brasileiros ao mesmo patamar de competitividade, além de fomentar o setor portuário com investimentos do Programa de Aceleração de Crescimento – PAC (PARAÍBA, 2013).

A estrutura atual do porto conta com 602 metros de cais acostável, dividido em 3 berços e profundidade de cerca de 11 metros, autorizando um calado de, no máximo, 9,14 metros. A armazenagem é dividida em 5 armazéns que totalizam 10.000 m², sendo 2 armazéns destinados a carga geral e 3 para granéis sólidos. O porto possui, ainda, uma área arrendada onde estão instalados 20 silos ativos, 22 tanques em operação e 34.880 m² de pátios (BRASIL, 2018).

O porto tem uma grande importância para o estado e para a cidade, pois é dele que alguns habitantes obtêm seu sustento, sendo Cabedelo considerada a terceira cidade com maior PIB no estado e a segunda em PIB *per capita*, conforme estudos do IBGE no ano de 2015 (IBGE, 2015).

Portanto, devido à importância do Porto de Cabedelo, o objetivo desta pesquisa é descrever o fluxo de navios, as características dessas embarcações e as cargas que atracam no Porto de Cabedelo para subsidiar futuros estudos e investimentos.

2 Metodologia

Os dados desta pesquisa foram cedidos pelo Setor de Operações da Companhia Docas da Paraíba (Porto de Cabedelo). Foram disponibilizados o resumo de movimentação de cargas e descargas de 1961 a 2016 e os arquivos de informes gerenciais dos anos de 2010 até 2016, contendo informações como nome do navio, bandeira, data, agência, procedimento, destino, carga e peso das mercadorias. Informações complementares como ano de construção das embarcações, tipos, comprimento total, boca e calado máximo foram obtidas nos sites VesselFinder Ltd. (2018), Fleetmon (JAKOTA, 2011) e MarineTraffic (2012).

Todos os dados foram organizados em planilhas eletrônicas a fim de otimizar e filtrar as informações para as análises posteriores.

3 Resultados e discussão

Durante o período de 2010 a 2016, ocorreram 1.064 atracações realizadas por 608 navios diferentes no Porto de Cabedelo, com média ± desvio padrão de 152 ± 26 atracações por ano, média semelhante à da década anterior (Tabela 1). Desse total, 9% (101 atracações) não realizaram movimentações de cargas no porto, por serem navios militares, dragas, balsas, entre outros.

Tabela 1 – Número de embarcações que atracaram no Porto de Cabedelo nas últimas décadas

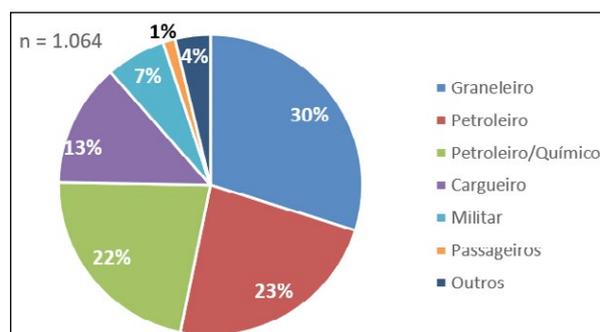
Décadas	61/69	70/79	80/89	90/99	00/09	10/16
Total	2.464	1.843	1.870	2.166	1.511	1.064
Média	274	184	187	217	151	152
Desvio Padrão	62	18	28	28	52	26

Fonte: Dados da pesquisa.

3.1 Fluxo de navios

Atracaram no Porto de Cabedelo, entre os anos de 2010 e 2016, os seguintes tipos de embarcação: Graneleiro (30%), Petroleiro (23%), Petroleiro/Químico (22%), Cargueiro (13%), Militar (7%), Passageiros (1%) e outros (4%) (Figura 1).

Figura 1 – Tipos de embarcações que atracaram no Porto de Cabedelo durante o período de 2010 a 2016



Fonte: Dados da pesquisa.

Essas embarcações apresentam bastante variações nas suas principais medidas lineares. Para o comprimento total, a média foi de 159,8 ± 40,5 metros, sendo o menor comprimento o de um navio militar com 14 metros. Já os maiores chegaram ao máximo de 213 metros de comprimento, em navios do tipo graneleiro e cargueiro. A boca teve média de 26,6 ± 6,6 metros; as menores foram a de um navio

militar e a de um rebocador (classificado na categoria “outros”), com 5 metros, e a maior foi de 40 metros, de um navio tipo petroleiro. A média de calado máximo – ou seja, a média com que essas embarcações podem navegar com segurança quando estão em plena carga – foi de 10,3 ± 2,7 metros, o maior com 25,5 metros, em navios petroleiros e graneleiros, e o menor de 1,9 metros, em uma embarcação militar. O calado mínimo, que leva em consideração o deslocamento leve da embarcação, teve média de 4,6 ± 1,9 metros; o menor foi 0,1 metro para navios tipo cargueiro e o maior, 10,8 metros em petroleiros (Tabelas 2 e 3).

Tabela 2 – Características das embarcações dos tipos Graneleiro, Petroleiro, Petroleiro/Químico e Cargueiro que atracaram no Porto de Cabedelo durante o período de 2010 a 2016

Tipo		Graneleiro	Petroleiro	Petroleiro/Químico	Cargueiro
Comprimento	Média*	177,3 ± 14,6	174,0 ± 11,2	162,9 ± 22,9	160,7 ± 30,4
	Máximo*	213,0	186,0	186,0	213,0
	Mínimo*	120,0	118,0	101,0	92,0
Boca	Média*	28,45 ± 3,0	29,7 ± 3,6	27,8 ± 4,7	25,4 ± 5,0
	Máximo*	35,0	40,0	33,0	33,6
	Mínimo*	16,8	17,0	16,0	14,0
Calado Máximo	Média*	10,9 ± 1,9	11,3 ± 2,0	10,8 ± 2,1	10,0 ± 2,0
	Máximo*	25,5	25,5	20,0	16,2
	Mínimo*	6,5	5,8	5,7	5,9
Calado Mínimo	Média*	4,1 ± 1,8	5,2 ± 2,0	5,0 ± 1,5	4,3 ± 2,0
	Máximo*	10,7	10,8	9,8	10,0
	Mínimo*	0,2	0,5	0,2	0,1
Total de navios		318	248	235	141

*medidas em metros.

Fonte: Dados da pesquisa.

Tabela 3 – Características das embarcações dos tipos Militar, Passageiros e outros que atracaram no Porto de Cabedelo durante o período de 2010 a 2016

Tipo		Militar	Passageiros	Outros
Comprimento	Média*	54,10 ± 30,7	186,0 ± 35,8	64,3 ± 39,0
	Máximo*	137,0	204,0	190,0
	Mínimo*	14,0	120,0	14,0
Boca	Média*	8,7 ± 3,1	25,9 ± 5,0	12,6 ± 5,5
	Máximo*	21,0	32,0	27,0
	Mínimo*	5,0	16,8	5,0
Calado Máximo	Média*	2,9 ± 2,0	7,5 ± 1,3	4,7 ± 1,2
	Máximo*	8,4	8,2	8,0
	Mínimo*	2,0	5,2	3,0
Calado Mínimo	Média*	3,1 ± 1,5	3,8 ± 0,8	3,8 ± 1,5
	Máximo*	7,0	4,2	6,0
	Mínimo*	1,0	2,5	0,8
Total de navios		68	14	40

*medidas em metros.

Fonte: Dados da pesquisa.

Quanto ao ano de construção, o mais antigo navio atracado foi um cargueiro de 1955 e o mais recente foi um petroleiro de 2015. Porém, a maioria das embarcações que frequentaram o porto no período estudado foi construída entre os anos de 2000 a 2009, chegando a um fluxo de quase 500 embarcações (Tabela 4). As embarcações construídas mais recentemente (2010–2015) possuem medidas lineares maiores, porém ainda com diferenças mínimas em relação às mais antigas (Tabela 5). A estimativa, segundo o Ministério dos Transportes, Portos e Aviações – MTPA (BRASIL, 2018), é que, para a maioria das cargas, não ocorram grandes mudanças no perfil da frota que frequentará o porto, apesar de existir uma tendência global de aumento de porte na frota de transporte de cargas ao longo do tempo.

Tabela 4 – Ano de construção das embarcações que atracaram no Porto de Cabedelo durante o período de 2010 a 2016

Tipo	1955 1959	1960 1969	1970 1979	1980 1989	1990 1999	2000 2009	2010 2015
Graneleiro	-	-	-	43	55	107	109
Petroleiro	-	-	-	26	101	90	28
Petroleiro/ Químico	-	-	-	01	12	203	19
Cargueiro	01	-	-	09	29	56	43
Militar	-	01	05	08	21	07	11
Passageiros	-	-	-	14	-	-	-
Outros	01	03	06	02	01	12	-
Total	02	04	11	103	219	475	210

Fonte: Dados da pesquisa.

Tabela 5 – Características das embarcações construídas entre 2010 e 2015 que atracaram no Porto de Cabedelo durante o período de 2010 a 2016

Tipo		Graneleiro	Petroleiro	Petroleiro/ Químico	Cargueiro
Parâmetros					
Comprimento	Média*	179,8 ± 10,8	171,0 ± 17,5	173,6 ± 18,3	166,6 ± 24,5
	Máximo*	213,0	183,0	183,0	200,0
	Mínimo*	120,0	144,0	120,0	103,0
Boca	Média*	29,6 ± 2,2	29,4 ± 4,1	30,0 ± 3,9	25,8 ± 4,7
	Máximo*	32,6	32,2	32,2	33,6
	Mínimo*	16,8	23,0	20,4	15,9
Calado Máximo	Média*	11,3 ± 2,5	10,6 ± 1,9	12,2 ± 1,6	10,4 ± 2,3
	Máximo*	25,5	13,0	13,1	16,2
	Mínimo*	7,1	8,9	8,7	6,0
Calado Mínimo	Média*	4,0 ± 1,8	5,6 ± 2,0	4,8 ± 1,8	4,5 ± 1,7
	Máximo*	10,0	8,1	9,8	9,1
	Mínimo*	0,3	2,1	1,5	0,9
Total de navios		109	28	19	43

*medidas em metros.

Fonte: Dados da pesquisa.

3.2 Fluxo de cargas

Entre as embarcações que atracaram no porto, a maioria, 84% (894 navios), tinha como objetivo o desembarque de cargas, seja através da cabotagem ou da importação de cargas.

Conforme os dados apresentados na Tabela 6, os principais produtos desembarcados foram os derivados de petróleo, representando 51% (452 navios), seguidos do trigo, com 15% (133 navios), e do *petcoke*, com 12% (103 navios).

Tabela 6 – Número de desembarques por produto no Porto de Cabedelo durante o período de 2010 a 2016.

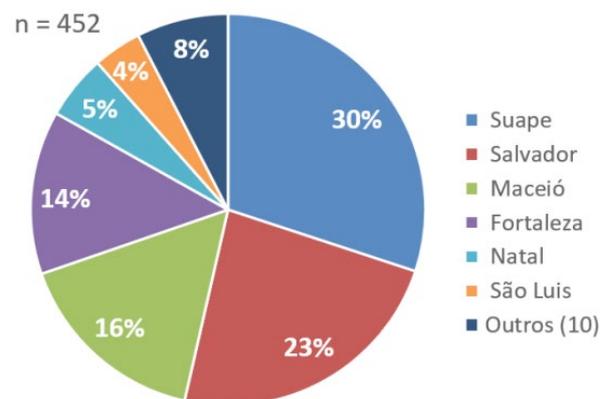
Ano \ Produto	Ano							Total	%
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016		
Derivados de petróleo	66	73	78	71	65	47	52	452	51
Trigo	19	17	21	18	19	21	18	133	15
Petcoke	15	21	18	18	17	11	04	104	12
Malte	-	-	07	12	11	08	11	49	06
Álcool	02	10	02	07	03	04	01	29	03
Carga de Projeto	-	-	-	13	12	01	-	26	03
Pá Eólica	-	-	01	02	11	05	03	22	02
Clinker	02	04	08	03	01	02	-	20	02
Passageiros	10	-	01	03	-	-	-	14	02
Outros (9)	21	06	05	07	03	-	03	45	05
Total	124	131	141	154	142	99	92	894	100

Fonte: Dados da pesquisa.

O Porto de Cabedelo recebe mensalmente toneladas de combustíveis líquidos. Devido a sua localização geográfica privilegiada ao longo do litoral Nordeste, o porto abastece não apenas o mercado paraibano, como também parte dos municípios de Pernambuco, Rio Grande do Norte e Ceará. Apesar disso, atualmente essa demanda atende somente o estado da Paraíba, sem previsão para abastecer os estados vizinhos, por existirem outras refinarias, como a do Rio Grande do Norte, que supre a demanda do próprio estado, a do Ceará e a refinaria de Abreu e Lima, que atende a todo Pernambuco (PARAÍBA, 2016; BRASIL, 2018). A cabotagem de combustíveis líquidos chega ao porto semanalmente e de vários lugares do

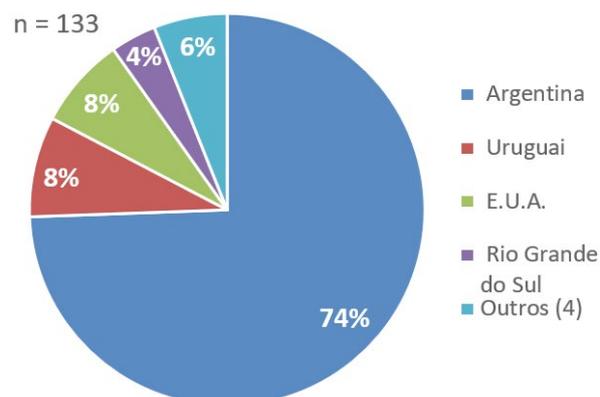
país, proveniente, com maior frequência, do Complexo Industrial Portuário de Suape (Figura 2). Só ocorreu um registro de importação desse produto, que foi oriundo da cidade de Houston, no Texas.

Figura 2 – Origem de Derivados de Petróleo que desembarcaram no Porto de Cabedelo durante o período de 2010 a 2016



Fonte: Dados da pesquisa.

Figura 3 – Origem do trigo que desembarcou no Porto de Cabedelo durante o período de 2010 a 2016



Fonte: Dados da pesquisa.

Importado principalmente da Argentina, do Uruguai e dos Estados Unidos (Figura 3), o trigo é distribuído para um centro de distribuição e para as indústrias de massas e farinhas (PORTO..., 2017). Setenta por cento (70%) do trigo que desembarca no porto são conduzidos para o consumo interno do Grande Moinho Tambaú (MTPA, 2018). Apesar de frequências reduzidas (11 desembarques), a cabotagem de trigo também foi observada, proveniente sobretudo do Rio Grande do Sul e do Paraná. Este é um retrato do Brasil. O trigo argentino domina as importações do país, pois chega mais barato devido à facilidade logística e à isenção da

Tarifa Externa Comum – TEC (que é de 10%), obtida por ser a Argentina um país integrante do Mercosul. O trigo argentino também é mais competitivo que os nacionais, pois tem custo de produção mais baixo, graças ao solo, ao clima e à proximidade do porto; além do mais, a qualidade do trigo nacional não é adequada para a panificação, principal finalidade do trigo no Brasil (DO CAMPO..., 2016).

Em 2012, o porto começou a receber pás eólicas. Esse produto a princípio desembarcava nos portos de Suape e Pecém, porém, devido à falta de espaço no Porto de Suape e aos ventos fortes no de Pecém, mudaram de curso para Cabedelo (PARAÍBA, 2012). Além do mais, como parte desses desembarques tinha como destino final o estado do Rio Grande do Norte, a localização do Porto de Cabedelo e o acesso direto à BR-230 contribuíram para a conquista desse outro mercado (PARAÍBA, 2015). Entretanto, a maior frequência de desembarques de pás eólicas (11 atracações) foi no ano de 2014 (Tabela 6), provavelmente devido à proposta de construção de três novos parques eólicos, nas cidades de São José do Sabugi (PB), Santa Luzia (PB) e Junco do Seridó (PB) (PARAÍBA..., 2014).

Quanto ao desembarque de passageiros, desde 2013 o porto não recebe navios com essa finalidade (Tabela 6), devido ao fato de a gestão atual não considerar a infraestrutura apropriada (SOUTO, 2017).

A Tabela 7 apresenta os produtos que embarcaram nos navios que atracaram no porto durante o período em estudo, dos quais o maior destaque foi o granito (55%), seguido da ilmenita (33%). Em 2015, apesar da baixa na exportação, a Paraíba se tornou o 5º estado do Brasil em exportação de rochas ornamentais. Essas pedras, em estado bruto, são vindas dos municípios de Várzea (PB) e Santa Luzia (PB) (VERBER, 2016) com destino ao exterior, com maior frequência para Itália, Espanha e Estados Unidos (Figura 4).

O sisal, que já foi um dos produtos de grande relevância na movimentação de cargas do porto, teve sua exportação reduzida desde 1960 (PIMENTEL, 2015), com último registro de embarque no ano de 2010 (Tabela 7).

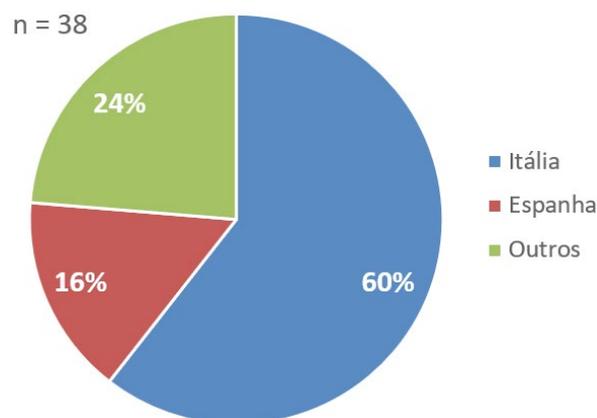
A ilmenita, segundo produto mais exportado pelo porto, vem do município de Mataraca, que fica no litoral norte da Paraíba (PARAÍBA..., 2017; 13 MIL..., 2016). O destino mais frequente para esta mercadoria é a Holanda, sendo exportada também para a China e a África (Figura 5).

Tabela 7 – Número de embarques por produto no Porto de Cabedelo durante o período de 2010 a 2016.

Ano \ Produto	Ano							Total	%
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016		
Granito	03	05	05	08	08	04	05	38	55
Ilmenita	03	05	04	04	04	01	02	23	33
Álcool	01	02	-	01	-	-	-	04	06
Sisal	04	-	-	-	-	-	-	04	06
Total	11	12	09	13	12	05	07	69	100

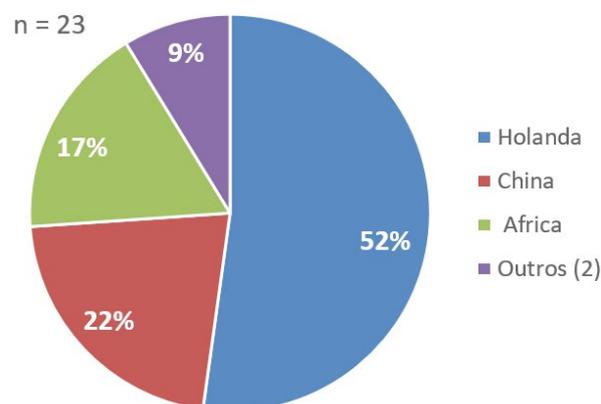
Fonte: Dados da pesquisa.

Figura 4 – Destino do granito que embarcou no Porto de Cabedelo durante o período de 2010 a 2016.



Fonte: Dados da pesquisa.

Figura 5 – Destino da ilmenita que embarcou no Porto de Cabedelo durante o período de 2010 a 2016.



Fonte: Dados da pesquisa.

4 Conclusões

Os navios que movimentaram cargas no Porto de Cabedelo durante o período em estudo possuem dimensões lineares semelhantes e, em sua maioria, possuem tempo de construção inferior a 20 anos. Quanto ao fluxo de cargas, o número de desembarques é superior ao de embarques, tendo como principais produtos desembarcados os derivados de petróleo, trigo e *petcoke*; e embarcados o granito e a ilmenita. A exportação, que já foi a principal atividade do porto, está sendo reduzida ao longo dos anos, e os produtos que eram produzidos em grande escala no estado estão perdendo espaço, como, por exemplo, o sisal. Ademais, espera-se que estudos como este possam subsidiar novos investimentos, ampliar as atividades portuárias e, conseqüentemente, aumentar a renda dos trabalhadores cabedelenses envolvidos no setor.

5 Agradecimentos

À Companhia Docas da Paraíba, por ceder os dados necessários para que este trabalho pudesse ser concluído, em especial ao Senhor Lúcio Roberto de Miranda, pela inestimável contribuição.

REFERÊNCIAS

13 MIL toneladas de minério são exportadas da PB para a Holanda. **Jornal da Paraíba**, 11 abr. 2016. Disponível em: http://www.jornaldaparaiba.com.br/vida_urbana/13-mil-toneladas-de-minerio-sao-exportadas-da-pb-para-a-holanda.html. Acesso em: 3 nov. 2017.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Plano Mestre – Complexo Portuário de Cabedelo**. 2018. Disponível em: www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/planos-mestres. Acesso em: 20 ago. 2018.

COMPANHIA DOCAS DA PARAÍBA. **Porto de Cabedelo: História**. 2012. Disponível em: <http://portodecabedelo.pb.gov.br/Porto-Old/Porto%20de%20cabedelo%20bkup/portodecabedelo.pb.gov.br/historia.html/>. Acesso em: 20 jun. 2017.

DO CAMPO para a sua mesa: trigo percorre 2.500 km e leva dez dias de navio para virar pão. **R7**, 18 ago. 2016. Economia. Disponível em: <https://noticias.r7.com/economia/do-campo-para-a-sua-mesa-trigo-percorre-2500-km-e-leva-dez-dias-de-navio-para- virar-pao-18082016>. Acesso em: 10 dez. 2017.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Estimativas da população residente com data de referência 1º de julho de 2018**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/cabedelo/panorama>. Acesso em: 1 abr. 2018.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Produto Interno Bruto dos Municípios, 2015**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/cabedelo/pesquisa/38/47001?tipo=ranking>. Acesso em: 16 ago. 2018.

JAKOTA CRUISE SYSTEMS GMBH. **FleetMon: Tracking the Seven Seas**. 2011. Disponível em: <https://www.fleetmon.com/>. Acesso em: 15 fev. 2017.

JOFFILY, José. **Porto Político**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983. (Coleção Retratos do Brasil, v. 171).

MARINETRAFFIC. **Vessels Database**. 2012. Disponível em: <https://www.marinetraffic.com/pt/ais/index/ships/all>. Acesso em: 18 jan. 2017.

PARAÍBA deve ganhar três novos parques eólicos até 2019. **G1 Paraíba**, 5 dez. 2014. Disponível em: <http://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2014/12/paraiba-deve-ganhar-tres-novos-parques-eolicos-ate-2019.html>. Acesso em: 4 dez. 2017.

PARAÍBA exporta 13 toneladas de minérios para Holanda e França. **Portal Correio**, 18 jan. 2017. Disponível em: <http://portalcorreio.com.br/paraiba-exporta-13-toneladas-de-minerios-para-holanda-e-franca/>. Acesso em: 3 nov. 2017.

PARAÍBA. Secretaria de Estado da Comunicação Institucional. **Com boa logística e baixo custo, Porto atrai desembarque de pás eólicas**. 4 dez. 2012. Disponível em: <http://paraiba.pb.gov.br/com-boa-logistica-e-baixo-custo-porto-de-cabedelo-atrai-desembarque-de-pas-eolicas/>. Acesso em: 3 dez. 2017.

PARAÍBA. Secretaria de Estado da Comunicação Institucional. **Porto de Cabedelo abastece mercado de combustíveis da Paraíba e parte do RN, PE e CE**. 31 ago. 2016.

Disponível em: <http://paraiba.pb.gov.br/porto-de-cabedelo-abastece-mercado-de-combustiveis-da-paraiba-e-parte-do-rio-grande-do-norte-pernambuco-e-ceara/>. Acesso em: 9 nov. 2017.

PARAÍBA. Secretaria de Estado da Comunicação Institucional. **Porto de Cabedelo recebe navio da China com pás eólicas para o Rio Grande do Norte**. 18 nov. 2015. Disponível em: <http://paraiba.pb.gov.br/porto-de-cabedelo-recebe-navio-da-china-com-pas-eolicas-para-o-rio-grande-do-norte/>. Acesso em: 3 dez. 2017.

PARAÍBA. **Serviço de Informação ao Cidadão**. 2013. Disponível em: <http://paraiba.pb.gov.br/ecosistema/sic/faq/detalhes/id/67>. Acesso em: 15 jun. 2017.

PIMENTEL, Altimar de Alencar. **Cabedelo**: Volume II. 2. ed. Cabedelo: Prefeitura Municipal de Cabedelo, 2015.

PORTO de Cabedelo recebe três navios com trigo, diesel e petcoke. **Portal Correio**, 18 abr. 2017. Disponível em: <http://portalcorreio.com.br/porto-de-cabedelo-recebe-tres-navios-com-trigo-diesel-e-petcoke/>. Acesso em: 9 nov. 2017.

SIMONINI, Yuri. Melhoramentos portuários em disputa: a cidade da Paraíba entre dois portos (1864-1908). **Registros**: Revista de Investigación Histórica, Mar del Plata, v. 13, n. 1, p. 117-130, enero/jun. 2017.

SOUTO, Ivyna. Presidente da Companhia Docas diz que Porto de Cabedelo só receberá turistas se houver construção de um novo cais. **Polêmica Paraíba**, 28 mar. 2017. Disponível em: <http://www.polemicaparaiba.com.br/politica/presidente-da-companhia-docas-diz-que-porto-de-cabedelo-so-recebera-turistas-se-houver-construcao-de-um-novo-cais/>. Acesso em: 6 dez. 2017.

SOUZA, Newton Monteiro. **Cabedelo cidade mais que maravilhosa**: às memórias das gerações passadas... um indispensável tesouro à posteridade. Cabedelo: Prefeitura Municipal de Cabedelo, [2008?]. 1 v.

VERBER, Edson. PB é o 5º do país em exportação de rochas ornamentais. **Correio da Paraíba**. João Pessoa, 22 fev. 2016. Economia. Disponível em: <http://correiodaparaiba.com.br/economia/pb-e-o-5o-do-pais-em-exportacao-de-rochas-ornamentais>. Acesso em: 3 nov. 2017.

VESSELFINDER LTD. **Vessel database**. 2018. Disponível em: <https://www.vesselfinder.com/pt/vessels>. Acesso em: 15 jan. 2018.