

PORTARIA Nº 102/2025

O DIRETOR PRESIDENTE da empresa SUAPE COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO GOVERNADOR ERALDO GUEIROS, no uso de suas atribuições e competências, conforme Regimento Interno de Suape e a alínea “d” do inciso I do art. 18 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, em consonância com as Normas e Procedimentos da Capitania dos Portos de Pernambuco – NPCP-2021/PE, aprovadas pela Portaria CPPE/Com3ºDN/ComOpNav/MB Nº 6, de 24 de setembro de 2021, consideradas as alterações introduzidas até a revisão aprovada pela Portaria nº 31/CPPE/Com3ºDN/ComOpNav/MB, de 27 de agosto de 2025, e em complementaridade aos demais normativos emitidos por esta Autoridade Portuária que versam sobre condições operacionais, a saber, Portaria nº 136/2019, de 16 de dezembro de 2019; Portaria nº 005/2020, de 17 dezembro de 2020; Portaria nº 037/2021, de 09 de abril de 2021. Portaria nº 044/21, 27 de abril de 2021; Portaria nº 063/2021, de 01 de julho de 2021; e Portaria nº 022/2022, de 14 de março de 2022, resolve:

Art. 1º - Estabelecer os parâmetros operacionais para manobras convencionais, as capacidades e os calados máximos de operação, bem como divulgar os parâmetros de restrição (impraticabilidade) no PORTO DE SUAPE.

Art. 2º - Os critérios técnicos e demais informações relacionados a parâmetros operacionais para manobras convencionais, restrições (impraticabilidade), requisitos para a amarração de navios e disposições relativas ao canal de acesso externo dragado estão detalhados no Anexo Único desta Portaria.

Art. 3º - Fica revogada a Portaria nº 070, de 28 de setembro de 2022, e demais disposições em contrário.

Ipojuca (PE), na data da assinatura eletrônica.

ARMANDO DE QUEIROZ MONTEIRO BISNETO

Diretor-Presidente

ANEXO

1. PARÂMETROS OPERACIONAIS PARA MANOBRAS CONVENCIONAIS

1.1. A fórmula padrão para o cálculo do Calado Máximo Recomendado, empregado na navegação nos canais de acesso interno e externo, levará em consideração a Folga Abaixo da Quilha (FAQ) e possui as seguintes significações:

$$\text{CMR} = \text{P} - \text{FAQ} + \text{H}$$

LEGENDA:

CMR	Calado Máximo Recomendado
P	Menor profundidade no trecho a ser navegado considerando o nível de redução da carta náutica da DHN
FAQ	Folga Abaixo da Quilha
H	Previsão da altura da maré no instante considerado, retirada da TM - DHN.

1.2. De acordo com a área a ser navegada e o período do ano, deverão ser considerados os seguintes dados:

Tabela 1: Parâmetros dos Canais de Acesso Interno e Externo

LOCAL	CARACTERÍSTICA	P (m)	FAQ (m)		CMR (m) *	
			16ABR a 30SET	01OUT a 15ABR	16ABR a 30SET	01OUT a 15ABR
Canal de Acesso Externo (Dragado)	Mar aberto, ponto de espera do práctico	20	**	**	**	**
Canal de Acesso Externo (Nordeste)	Mar aberto, ponto de espera do práctico	14,8	2,7	2	12,1	12,8
Canal de Acesso Externo (Sudeste)	Mar aberto, ponto de espera do práctico	14,8	2,7	2	12,1	12,8
Bacia externa	Canal de acesso semi-abrigado	17,7	1,1	1	16,6	16,7
Bacia Interna até o cais 04	Canal de acesso abrigado	15,5	0,7	0,7	14,8	14,8
Bacia Interna até o cais 05	Canal de acesso abrigado	10,8	0,7	0,7	10,1	10,1

Bacia interna até o cais do Estaleiro Atlântico Sul (EAS)	Canal de acesso abrigado	10,4	0,7	0,7	9,7	9,7
Bacia interna até o cais do Vard Promar	Canal de acesso abrigado	9,0	1,0	1,0	8,0	8,0

Notas:

* Os Calados Máximos Recomendados (CMR) indicados na Tabela 1 têm como base a maré de referência igual a zero. Para a definição do CMR efetivamente aplicável, deverá ser acrescido o valor correspondente à altura da maré observada no momento da travessia através da região em questão.

** As FAQ's e CMR (na maré 0) do canal de acesso dragado dependem do tipo do navio e da altura significativa das ondas. Verificar item 2.5 que estabelece os Parâmetros para Passagem no Canal Dragado por Navio Tipo.

1.3. Para os berços de atracação será considerado o Calado Máximo de Atracação, considerando ainda o Nível de Redução e a Folga Abaixo da Quilha - FAQ.

1.4. Para o cálculo do Calado Máximo de Atracação de cada berço deverá ser aplicada a seguinte fórmula:

$$CMA = P - FAQ + A$$

LEGENDA:

CMA	Calado Máximo de Atracação
P	Menor profundidade no trecho a ser navegado considerando o nível de redução da carta náutica da DHN
FAQ	Folga Abaixo da Quilha
A	Menor altura da maré no período considerado de atracação no Porto, considerando-se no cálculo do período o dia da atracação até o dia previsto para o suspender, acrescido de 48 horas, conforme estabelecido na Tábua de Marés da Diretoria de Hidrografia de Navegação (TM - DHN).

1.5. O calado máximo recomendado estará limitado ao Calado Máximo de Atracação (CMA), de acordo com o berço a ser utilizado.

1.6. Os dados de profundidade para o cálculo do CMA e para os berços do Porto de Suape são efetuados considerando o Nível de Redução e a FAQ.

1.7. Ficam estabelecidos os comprimentos máximos de atracação (LOA), em metros, as capacidades máximas de Toneladas de Porte Bruto (TPB), as Profundidades e o Calado Máximo para Atracação (CMA) dos berços do Porto de Suape, conforme tabelas abaixo:

Tabela 2: Parâmetros dos Berços do Porto Externo, incluindo o Cais de Múltiplo Uso (CMU) e Píeres de Granéis Líquidos (PGLs)

BERÇOS	CMU-A	CMU-B	PGL1-A	PGL1-B	PGL2-A	PGL2-B	PGL3-A	PGL3-B
--------	-------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

TPB	20.000	80.000	45.000	45.000	90.000	90.000	170.000	170.000
LOA (m)	160,0	280,0	200,0	200,0	280,0	280,0	280,0	300,0
P	10,2	14,0	13,9	13,6	13,8	14,4	17,7	17,7
CMA (m)*	9,8	13,6	13,5	13,2	13,4	14,0	17,3	17,3

Notas:

Considerando a FAQ = 0,4 m.

* Os Calados Máximos de Atracação (CMA) indicados na Tabela 2 têm como base a maré de referência igual a zero. Para a definição do CMA efetivamente aplicável, deverá ser acrescido o valor correspondente à menor altura da maré observada no período de estadia acrescida de 48 horas.

Tabela 3: Parâmetros dos Cais do Porto Interno (Públicos e Arrendados)

CAIS	01 **	02 **	03 **	04	05
TPB	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000
LOA (m)	275,0	305,0	305,0	300,0	300,0
P	14,9	15,5	15,5	15,1	15,3
CMA (m) *	14,6	15,2	15,2	14,8	15,0

Notas:

Considerando a FAQ = 0,3m

* Os Calados Máximos de Atracação (CMA) indicados na Tabela 3 têm como base a maré de referência igual a zero. Para a definição do CMA efetivamente aplicável, deverá ser acrescido o valor correspondente à menor altura da maré observada no período de estadia acrescida de 48 horas.

** Os cais 01, 02 e 03 são contínuos, portanto, as LOA's desses cais podem ser somadas para receber navios com LOAs superiores a 305m.

Tabela 4: Parâmetros dos Cais do Porto Interno (Cais Privados - Estaleiros)

BERÇOS	EAS-1S**	EAS-2S **	EAS (DIQUE SECO)	PROMAR 0 (CAIS PRINCIPAL)	PROMAR 1	PROMAR (DIQUE FLUTUANTE) ****
TPB	300.000	300.000	500.000	50.000	9.600	16.000
LOA (m)	320,0	320,0	***	190,0 *****	120,0 *****	151,2
P	10,5	10,7	7,2	8,0	8,0	7,0
CMA (m) *	10,2	10,4	5,7	7,7	7,7	6,7

Notas:

Considerando a FAQ = 0,3m, exceto no Dique Seco do Estaleiro Atlântico Sul (EAS).

* Os Calados Máximos de Atracação (CMA) indicados na Tabela 4 têm como base a maré de referência igual a zero. Para a definição do CMA efetivamente aplicável, deverá ser acrescido o valor correspondente à menor altura da maré observada no período de estadia acrescida de 48 horas.

** Os cais EAS-1S e EAS-2S são contínuos, podendo então somar suas LOA's para receber navios maiores.

*** O Dique Seco não possui limites fixos de comprimento e largura para embarcações, considerando que sua capacidade de atendimento varia conforme as características específicas de cada projeto em execução.

**** A largura dos navios que atracam no dique flutuante está limitada até, no máximo, 33m de Boca.

***** Caso haja embarcação atracada no PROMAR 1 com LOA superior a 48m, a LOA da

embarcação atracada no PROMAR 0 ficará limitada a 145m. Ao mesmo tempo que, caso haja embarcação atracada no PROMAR 0 com LOA superior a 145m, a LOA da embarcação atracada no PROMAR 1 ficará limitada a 48m.

1.8. As manobras em navios-tipo com dimensões superiores aos parâmetros previstos neste documento são consideradas “em condições especiais”, cuja realização observará requisitos específicos e serão autorizadas mediante a análise e validação da Autoridade Marítima, Autoridade Portuária e Praticagem.

2. CARACTERÍSTICAS E PROCEDIMENTOS PARA NAVEGAÇÃO NO CANAL DE ACESSO EXTERNO DRAGADO

2.1. O canal de acesso possui as seguintes características:

2.1.1. Extensão: 6,4 km (3,46 milhas náuticas);

2.1.2. Largura mínima: 210 metros;

2.1.3. Profundidade mínima: 20 metros.

2.2. O canal está balizado por 8 (oito) boias, dispostas para sinalizar os limites de boreste e bombordo, sendo:

2.2.1. Três (03) boias articuladas limitando o canal a boreste (boias encarnadas);

2.2.2. Três (03) boias articuladas limitando o canal a bombordo (boias verdes);

2.2.3. Duas (02) boias virtuais limitando o canal a boreste e a bombordo no último par de boias;

2.3. As boias de sinalização estão localizadas nas seguintes coordenadas geográficas:

Tabela 5: Coordenadas geográficas das boias do Canal de Acesso Externo

BOIA	COORDENADA GEOGRÁFICA - WGS 84	
	LAT.	LONG.
SUAPE Nº1 - BE	08° 22' 28.68" S	034° 53' 36.56" W
SUAPE Nº2 - BB	08° 22' 35.37" S	034° 53' 35.05" W
SUAPE Nº3 - BE	08° 22' 45.77" S	034° 54' 45.17" W
SUAPE Nº4 - BB	08° 22' 51.81" S	034° 54' 43.48" W
SUAPE Nº5 - BE	08° 22' 59.46" S	034° 55' 42.67" W
SUAPE Nº6 - BB	08° 23' 6.12" S	034° 55' 41.2" W
SUAPE Nº7 - BE	08° 23' 10.8" S	034° 56' 50.64" W
SUAPE Nº8 - BB	08° 23' 23.41" S	034° 56' 47.38" W

2.4. A navegação no canal de acesso dragado deve ser realizada, prioritariamente, para as embarcações com calado superior a 14,0 metros, exceto durante o período de *Ramp Up*, para o qual deverão ser considerados os limites de calado definidos em portaria específica. Embarcações com calado inferior ao especificado neste item somente poderão navegar no canal mediante prévia

autorização da Autoridade Portuária.

2.5. Ficam estabelecidos os parâmetros para a passagem no canal dragado para os seguintes navios-tipo:

2.5.1. **Navios Petroleiros do tipo Suezmax que demandem o uso do canal dragado (até LOA de 278,99 m e Boca de 48,99 m)**

2.5.1.1. **Calado no Canal de Acesso Dragado**

Tabela 6: Calado no Canal de Acesso - Navio Petroleiro Suezmax

CMR (m)*				
	NA ENTRADA		NA SAÍDA	
Hs Total **	16 ABR a 30 SET	01 OUT a 15 ABR	16 ABR a 30 SET	01 OUT a 15 ABR
Até 1,0m	17.6	17.9	17.7	18.1
Até 1,5m	16.9	17.2	17.5	17.1
Até 2,0m	16.3	16.8	16.8	16.9
Até 3,0m	16.2	16.8	16.4	16.8

Notas:

* Os Calados Máximos Recomendados (CMR) indicados na Tabela 6 têm como base a maré de referência igual a zero. Para a definição do CMR efetivamente aplicável, deverá ser acrescido o valor correspondente à altura da maré observada no momento da travessia através da região em questão.

**Hs corresponde à altura significativa das ondas no momento da passagem pelo canal.

Em caso de falha do dispositivo de aferição da altura de onda, considerar o valor de calado mais conservador:

16ABR-30SET: Calado = $20m - 3,8m = 16,2m + \text{maré}$

01OUT-15ABR: Calado = $20m - 3,2m = 16,8m + \text{maré}$

2.5.1.2. **Limites Ambientais**

- Vento (médio) ≤ 20 nós;
- Ondas Hs $\leq 1,7m$.

2.5.1.3. **Requisitos para Rebocadores**

- Bollard Pull total mínimo:
 - Calado 14, 5m a 16 m: Soma 233T com min 65T na popa;
 - Calado acima de 16 m: Soma 251T com min 65T na popa.
- É exigido o uso de “shock line” ou guincho “handle recovery” no cabo do rebocador centro popa.
- O rebocador de centro-popa deverá ter o cabo passado antes do primeiro par de boias, enquanto os demais rebocadores acompanharão a embarcação desde a entrada do canal. O lançamento dos cabos dos demais rebocadores ficará a critério dos práticos.

2.5.1.4. Outros Requisitos

- Necessária a utilização de *Portable Pilot Unit (PPU)*.

2.5.2. Navio Petroleiro do tipo Aframax que demandem o uso do canal dragado (até LOA de 258,99 m e Boca de 44,99 m)

2.5.2.1. Calado no Canal de Acesso Dragado

Tabela 7: Calado no Canal de Acesso - Navio Petroleiro Aframax

CMR (m)*				
	NA ENTRADA		NA SAÍDA	
Hs Total **	16 ABR a 30 SET	01 OUT a 15 ABR	16 ABR a 30 SET	01 OUT a 15 ABR
Até 1,0m	17.6	17.9	17.7	18.1
Até 1,5m	16.9	17.2	17.5	17.1
Até 2,0m	16.3	16.8	16.8	16.9
Até 3,0m	16.2	16.8	16.4	16.8

Notas:

** Os Calados Máximos Recomendados (CMR) indicados na Tabela 7 têm como base a maré de referência igual a zero. Para a definição do CMR efetivamente aplicável, deverá ser acrescido o valor correspondente à altura da maré observada no momento da travessia através da região em questão.

**Hs corresponde à altura significativa das ondas no momento da passagem pelo canal.

Em caso de falha do dispositivo de aferição da altura de onda, considerar o valor de calado mais conservador:

16ABR-30SET: Calado = $20m - 3,8m = 16,2m + \text{maré}$

01OUT-15ABR: Calado = $20m - 3,2m = 16,8m + \text{maré}$

2.5.2.2. Limites Ambientais

- Vento (médio) ≤ 20 nós;
- Ondas Hs $\leq 1,7m$;
- Corrente marítima: 1 nó.

2.5.2.3. Requisitos para Rebocadores

- Bollard Pull total mínimo:
 - 4x50T independentemente do calado.
- É exigido o uso de “shock line” ou guincho “handle recovery” no cabo do rebocador centro popa.
- O lançamento dos cabos dos rebocadores ficará a critério dos práticos.

2.5.2.4. Outros Requisitos

- Necessária a utilização de *Portable Pilot Unit (PPU)*.

2.5.3. Navios Graneleiros Capesize que demandem o uso do canal dragado (LOA de 273,99 m e Boca de 46,99 m, LOA de 310,99 m e Boca de 52,99 m ou de classes inferiores)

2.5.3.1. Calado no Canal de Acesso Dragado

- 16ABR-30SET: Calado = 20m-2,4m = 17,6m + maré;
- 01OUT-15ABR: Calado = 20m-2,3m = 17,7m + maré.

2.5.3.2. Limites Ambientais

- Vento (médio) \leq 20 nós, porém, no ramp up \leq 15nós.

2.5.3.3. Requisitos para Rebocadores

- Bollard Pull total mínimo:
 - 1 x 65T + 2 x 50T navio Cape LOA de 276 m, Boca de 46 m e 150.000 DWT;
 - 2 x 65T + 1 x 50T navio Cape LOA de 310 m, Boca de 52 m e 220.000DWT.
- É exigido o uso de "shock line" ou guincho "handle recovery" no cabo do rebocador centro popa.
- O lançamento dos cabos dos rebocadores ficará a critério dos práticos.

2.5.3.4. Outros Requisitos

- Necessária a utilização de *Portable Pilot Unit (PPU)*.

2.5.4. Navios Porta-Contêineres que demandem o uso do canal dragado (LOA de 366,99 m e Boca de 48,99 m, LOA de 353,99 m e Boca de 54,99 m ou de classes inferiores)

2.5.4.1. Calado no Canal de Acesso Dragado

Tabela 8: Calado no Canal de Acesso Dragado - Navio Porta-Contêiner

CMR (m) *				
	NA ENTRADA		NA SAÍDA	
Hs Total	16 ABR a 30 SET	01 OUT a 15 ABR	16 ABR a 30 SET	01 OUT a 15 ABR
Até 1,0m	17.4	17.4	17.8	18.0
Até 1,5m	16.7	17.0	17.4	17.3
Até 2,0m	16.2	16.8	17.2	17.1
Até 3,0m	15.9	16.8	16.9	17.1

Notas:

* Os Calados Máximos Recomendados (CMR) indicados na Tabela 7 têm como base a maré de referência igual a zero. Para a definição do CMR efetivamente aplicável, deverá ser acrescido o

valor correspondente à altura da maré observada no momento da travessia através da região em questão.

**Hs corresponde à altura significativa das ondas no momento da passagem pelo canal.

Em caso de falha do dispositivo de aferição da altura de onda, considerar o valor de calado mais conservador:

6ABR-30SET: Calado = 20m-4,1m = 15,9m + maré

01OUT-15ABR: Calado = 20m-3,2m = 16,8m + maré

2.5.4.2. Limites Ambientais

- Vento (médio) ≤ 15 nós

2.5.4.3. Requisitos para Rebocadores

- Bollard Pull total mínimo:
 - 4 rebocadores ASD 1x70T + 1x65T + 2x50T
- É exigido o uso de “shock line” ou guincho “handle recovery” no cabo do rebocador centro popa.
- O lançamento dos cabos dos rebocadores ficará a critério dos práticos.

2.5.4.4. Outros Requisitos

-

Necessário o emprego de dois práticos;

- Necessária a utilização de *Portable Pilot Unit* (PPU).

3. PONTOS DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE PRÁTICO

3.1. Fica estabelecida a alteração do ponto de embarque e desembarque do práctico. O ponto anterior foi desativado em virtude de sua localização no meio do canal dragado. Para assegurar a segurança da navegação, foram criados três novos pontos: um para o canal dragado, um para o canal alternativo Nordeste e um para o canal alternativo Sudeste.

3.2. Os novos pontos de embarque e desembarque de práticos são os seguintes:

Tabela 9: Coordenadas geográficas dos pontos de embarque e desembarque de práticos

ÁREAS DE EMBARQUE E DESEMBARQUE PRÁTICO - WGS-84			
PONTO	LOCAL	LAT	LONG
NE	Canal de Acesso (Nordeste)	08º 22,5651' S	034º 55,9543' W

E	Canal de Acesso (Dragado)	08º 22,2572' S	034º 52,3126' W
SE	Canal de Acesso (Sudeste)	08º 24,0499' S	034º 55,9153' W

4. **REQUISITOS PARA A AMARRAÇÃO DOS NAVIOS**

4.1. Para os PGL-3A e PGL-3B deverá haver pelo menos quatro amarradores disponíveis em cada estação de amarração, sendo que o Encarregado da estação deverá guarnecer a fonia VHF para coordenação com o Prático da manobra.

4.2. Para todos os PGL's é estabelecida a obrigatoriedade de 02 lanchas de amarração nas atracções quando:

4.2.1. Os navios forem dotados de espias de aço;

4.2.2. Tratarem-se de manobras a contrabordo;

4.2.3. Tratarem-se de navios-tanque acima de 200 m de comprimento total (LOA).

4.3. Para as fainas noturnas, em todos os PGL's, deverá haver iluminação artificial em conformidade com a legislação trabalhista em vigor.

4.4. Para as fainas noturnas nos PGL-3A e PGL-3B, os cabrestantes de apoio à amarração instalados nos gatos devem estar integralmente operacionais.

4.5. É vedada a atracção noturna de navios dotados de espias de cabo de aço. Entretanto, a desatracção de navios dotados de espias de cabo de aço está permitida em qualquer horário.

5. **RESTRIÇÕES (IMPRATICABILIDADE)**

5.1. Deverão ser consideradas as seguintes restrições de visibilidade e condições de vento para a realização de manobras:

5.1.1. O limite para a manobra de navio na área portuária fica condicionado a visibilidade superior a 500 jardas;

5.1.2. Não é permitida atracção na bacia externa com velocidade máxima do vento médio superior a 20 nós, porém a desatracção poderá ocorrer com a velocidade máxima do vento médio inferior a 25 nós;

5.1.3. Não é permitida a entrada e saída de navios na bacia interna com LOA superior a 210m quando a velocidade máxima do vento médio for superior a 20 nós;

5.1.4. Não é permitida a entrada e saída de navios tipo *PCC (Pure Car Carrier)* com ventos superiores a 20 nós;

5.2. Para as manobras de aproximação, navegação interna, evolução para

atracação, atracação, desatracação e evolução para saída do porto de SUAPE, os seguintes parâmetros devem ser observados:

5.2.1. Para efeito de caracterização de luz natural ou de sua ausência, essa caracterizando fainas noturnas, será adotado o critério do crepúsculo vespertino civil, com base no Almanaque Náutico, publicado pela Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil - DHN/MB;

5.2.2. Fainas que demandem luz natural, deverão ser marcadas para acontecerem com no mínimo uma hora de antecedência ao crepúsculo vespertino civil. Todas as fainas marcadas para acontecerem com menos de uma hora de antecedência do crepúsculo vespertino civil serão consideradas fainas noturnas;

5.2.3. As fainas noturnas de navegação de atracagem, aproximação, navegação interna, atracação, evolução e desatracação somente poderão ocorrer quando o sistema de balizamento e sinalização estiver funcionando sem restrições, aplicados ao trecho de navegação da embarcação;

5.2.4. Nas fainas noturnas de navegação de atracagem, o comprimento máximo dos navios destinados aos berços do Porto Externo não deve ser maior que 280 metros, respeitando-se o comprimento máximo de cada berço;

5.2.5. Nas fainas noturnas de entrada de porto, navegação interna, evolução, e atracação no PGL-2, o comprimento máximo dos navios não deve ser maior que 230 metros;

5.2.6. Nas fainas noturnas de entrada de porto, navegação interna, evolução, atracação e desatracação nos PGL-3A e PGL-3B, o comprimento máximo dos navios não deve ser maior que 280 metros;

5.2.7. Nas fainas noturnas de atracação a contrabordo, o comprimento máximo dos navios não deve ser superior a 135m;

5.2.8. Nas fainas noturnas de desatracação a contrabordo, nos PGL-2, PGL-3A, PGL-3B, o comprimento máximo dos navios não deve ser maior que 230 metros;

5.2.9. O espaço mínimo entre navios para atracação deve ser de pelo menos 10% do comprimento total do navio que atracará, para fainas em qualquer horário;

5.2.10. O emprego dos rebocadores para manobra dos navios deverá atender aos requisitos previstos na Portaria nº 022/2022 desta Autoridade Portuária.



Documento assinado eletronicamente por **Armando de Queiroz Monteiro Bisneto**, em 02/10/2025, às 20:09, conforme horário oficial de Recife, com fundamento no art. 10º, do [Decreto nº 45.157, de 23 de outubro de 2017](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.pe.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **71968444** e o código CRC **4490A071**.

COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO GOVERNADOR ERALDO GUEIROS

Km 10, Rodovia PE-60, - Bairro Engenho Massangana, Ipojuca/PE - CEP 55.590-000, Telefone: (81) 3527-5000

