



ISSN: 1696-8352 - BRASIL – MAYO 2017

LOGÍSTICA DE MATERIAIS: UM ESTUDO SOBRE A MOVIMENTAÇÃO DE MATERIAIS DAS EMBARCAÇÕES NO PORTO DE PARINTINS – AM

Jalil Castro Dray¹
Lena Andrea Lima Muniz²
Francisco Werlen da Silva Taveira³

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Jalil Castro Dray, Lena Andrea Lima Muniz y Francisco Werlen da Silva Taveira (2017): “Logística de materiais: um estudo sobre a movimentação de materiais das embarcações no porto de Parintins – AM”, Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana, Brasil, (mayo 2017). En línea:

<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/br/17/porto-parintins.html>

Resumo

O cenário do transporte de mercadorias atual tem como objetivo principal suprir as necessidades dos clientes referentes a tempo, custo, informação e qualidade, e um dos modais de transportes que são referência em todo o mundo na questão da satisfação dos clientes é o transporte aquaviário. O processo da cadeia de distribuição que merece bastante atenção é a movimentação das mercadorias transportadas, pois é o estágio de todo esse processo onde agregamos a qualidade no serviço prestado. No Brasil, especificamente no estado do Amazonas, temos uma maior incidência na utilização do transporte fluvial pelo fato de existir um rico e extenso potencial hidroviário na região em tela, e no mais, a ausência de outros modais de transporte. Neste contexto insere-se o município de Parintins, localizado no interior do estado, visto ser uma ilha a cidade fica restrita apenas a dois modais de transporte, o fluvial e o aéreo. Por ser o modal de transporte mais econômico e o mais viável a realidade do município, as empresas optam pelo transporte fluvial para obter e escoar suas mercadorias. As embarcações que realizam o trecho Parintins/Manaus/Parintins, têm muita competitividade no mercado, sendo ele disputado por sete embarcações do município, e mais vinte e uma de municípios circunvizinhos que fazem conexão em Parintins. Logo, verifica-se a imprescindibilidade da existência de diferenciais estratégicos nas empresas que gerenciam estas embarcações, não apenas no preço, mas, sobretudo, na qualidade dos serviços por elas prestados, condições estas *sine qua non* para a sobrevivência de empresas em ambientes altamente competitivos. Neste sentido, a presente

¹ Bacharel em Ciências Econômicas pela Universidade do Estado do Amazonas (UEA).

² Mestre em Desenvolvimento Regional pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM) e Professora Assistente do curso de Ciências Econômicas na Universidade do Estado do Amazonas (UEA).

³ Autor para correspondência. Bacharel em Administração pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM), e-mail: adm.werlen@outlook.com.

pesquisa objetiva investigar e evidenciar os processos e métodos utilizados na movimentação de materiais através de embarcações no porto de Parintins. Com os resultados obtidos na pesquisa pôde-se concluir que as embarcações do município investem na qualidade e agilidade dos serviços, pois, mesmo que estes sejam realizados de maneira ainda anacrônica, esta condiz com a demanda do município para execução dessa atividade.

Palavras-chave: Logística de Transporte; Movimentação de Materiais; Porto de Parintins.

Abstract

The scenario of the current freight aims to meet the needs of customers relating to time, cost, information and quality, and one of the modes of transport that are a reference in the world on the issue of customer satisfaction is water transport. The supply chain process that deserves close attention is the movement of goods carried, it is the stage of this process where we add the quality of service provided. In Brazil, specifically in the state of Amazonas, we have a higher incidence in the use of inland waterway transport because there is a rich and extensive potential waterway on the screen in the region, and more, the absence of other modes of transport. In this context it is part of the municipality of Parintins, located in the state, since it is an island city is restricted to only two modes of transport, inland waterways and air. As the mode of transportation more economical and more feasible reality of the municipality, companies opt for river transport to obtain and dispose their goods. Vessels that carry the stretch Parintins / Manaus / Parintins, have a lot of competition in the market, being contested by seven vessels of the city, and twenty-one of the surrounding municipalities that make connection in Parintins. Then, there is the indispensability of the existence of strategic advantages in companies that manage these vessels, not only in price, but above all, the quality of services they provide, conditions sine qua non for the survival of companies in highly competitive environments. In this sense, this research aims to investigate and demonstrate the processes and methods used in the movement of materials through vessels in Parintins port. With the results obtained in the research could be concluded that the municipality of vessels invest in quality and speed of services because, even if they are made even anachronistic way, this is consistent with the municipality's demand for implementation of this activity.

Keywords: Transport Logistics; Materials Handling; Port of Parintins.

INTRODUÇÃO

O transporte de mercadorias na Região Amazônica ocorre, em sua maioria, por meio fluvial, tanto pela ausência de outros modais de transporte viáveis a região, quanto por seu grande potencial hidroviário, haja vista a existência da bacia amazônica, a maior bacia hidrográfica em extensão e volume de água do mundo, permitindo que o transporte fluvial seja a forma mais economicamente viável para a região em comento.

O transporte hidroviário é tema de grande discussão não apenas na região em tela, mas em todo Brasil. O fato de ser o modal mais viável economicamente para o transporte de cargas, tal modal vem a atender todos os preceitos de Novaes (2004, p. 145) acerca da distribuição física, “o objetivo geral da distribuição física, como meta ideal, é levar os produtos certos, para os lugares certos, no momento certo e com o nível de serviço desejado e com o menor preço possível”.

Segundo Soares (2012) o transporte é de suma importância na redução dos custos logísticos de uma empresa, uma vez que seus elementos representam de 33,3% a 66,6% dos custos logísticos totais, entendimento este também consolidado por Rosa (2007, p. 27), onde assevera que “os custos logísticos são um fator-chave para estimular o comércio”. Portanto, nota-se a importância que têm o equilíbrio dos custos logísticos na redução das despesas organizacionais mitigando os custos operacionais de toda a cadeia de suprimento. A movimentação de materiais faz parte deste contexto de transporte e dos custos logísticos além de mostrar-se como um fator que agrega satisfação ao cliente final, como destaca Silva et al. (2013, p. 3) “[...] a movimentação de materiais passa a fazer parte estratégica de negócios da organização, de maneira que este esforço possa ser convertido, de alguma forma, em vantagem competitiva, seja em nível de redução de custos, seja aumentando a satisfação dos clientes”.

Situado no extremo leste do estado do Amazonas, na divisa com o estado do Pará, encontra-se o município de Parintins, que devido a sua localização, na margem do rio Amazonas, uma das principais hidrovias da Região Amazônica, possui grande potencial estratégico para o escoamento de mercadorias.

Parintins possui um porto em funcionamento, gerido pela Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental (AHIMOC), autarquia federal, vinculada ao Ministério dos Transportes, com uma área de 7.675 m² e um espaço físico apropriado para realizar o recebimento e a distribuição de mercadorias, porém, mesmo sendo o segundo maior terminal hidroviário do Amazonas, recebendo constantemente navios turísticos e embarcações regionais, tal atividade é realizada parcialmente no porto (CAVALCANTE; FONTINELLY; ROCHA, 2012).

O presente trabalho objetiva investigar o processo de movimentação de materiais das embarcações no porto do município de Parintins, tendo em vista compreender alguns aspectos deste processo, como acondicionamento de mercadorias nestas embarcações, o faturamento das empresas que operam no porto de Parintins com esta atividade, as dificuldades encontradas para a realização deste serviço e, por fim, procurar compreender o motivo do funcionamento parcial do porto de Parintins.

METODOLOGIA

Para apresentar a movimentação de materiais das embarcações no porto do município de Parintins, a pesquisa é classificada por Vergara (2000) como descritiva, por expor as características de uma população ou fenômeno (neste caso a

movimentação de materiais), baseou-se no levantamento de dados primários, – uma vez que as embarcações não documentam suas atividades e, ainda, por haver poucos estudos relacionados ao porto de Parintins –, através de questionários aplicados nas embarcações participantes da pesquisa, com perguntas referente à sua operacionalidade, a movimentação interna e a movimentação de materiais no porto. O questionário tem como características ser qualiquantitativo, tendo ele tanto uma análise mensurada em números, como também uma análise indutiva por parte do pesquisador para a interpretação da relação da realidade com o objeto de estudo (DALFOVO; LANA; SILVEIRA, 2008).

A aplicação dos questionários ocorreu no porto de Parintins, sendo estes respondidos pelos proprietários das embarcações, por conterem informações de acesso mais restrito, pela parte da tripulação responsável pela operacionalidade do barco e pelos responsáveis do transporte de cargas, pela atuação constante e conhecimento da atividade. Tal aplicação teve início no mês de março do ano de 2015 e término no mês de abril do mesmo ano, abrangendo cinco das sete embarcações do município de Parintins que transportam passageiros e mercadorias no trecho Parintins/Manaus/Parintins.

A coleta de dados ocorreu tão somente nas embarcações pertencentes ao município de Parintins, para que esse fluxo de materiais fique mais visível. Destas embarcações, somente 70% foram entrevistadas, pelo fato de proprietários e tripulantes, quando não estarem de serviço, que demanda de demasiada atenção, estarem ausentes ou em viagem junto à embarcação. Como cada embarcação sai do município em dias distintos, houve então a necessidade de obtermos dados referentes à saída e chegada delas no porto, estes, obtidos por meio de questionamentos informais nas agências de viagem, logo, todas as embarcações conseguiram ser abordadas. Para a proteção da imagem e integridade das embarcações, estas foram denominadas como embarcação **A, B, C, D e E**.

Para informações referente ao porto de Parintins, suas características e realizações de atividades quanto a movimentação de materiais, realizou-se uma entrevista não-estruturada com a administração do porto, sendo esta registrada através de uma gravação de áudio e transcrita para uma melhor análise. Informações adicionais foram obtidas por meio de entrevista registrada através de anotações, com a Capitania dos Portos, na agência da Marinha do Brasil localizada no próprio município.

A partir dos dados coletados foi construído um banco de dados para posterior tabulação. Para tabular os dados quantitativos foi utilizado o Microsoft Office Excel para uma análise mais detalhada e a construção de gráficos e tabelas. Os dados qualitativos foram analisados um a um e equiparados com a realidade do município.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Tendo em vista apresentar os objetivos da pesquisa de forma clara, sucinta e organizada, os resultados foram divididos em quatro tópicos, cada um contendo uma parte do processo de movimentação de materiais.

Operacionalidade das Embarcações

As embarcações utilizadas para o transporte de mercadorias e passageiros no município de Parintins em geral são caracterizadas de acordo com a Tabela 1 abaixo:

Tabela 1: Características das Embarcações

| BARCO | TAMANHO DA EMBARCAÇÃO (METROS) | CAPACIDADE DE CARGA (TONELADAS) | CAPACIDADE DE PASSAGEIROS (UNIDADE) | QUANTIDADE DE TRIPULANTES |
|-------|--------------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|---------------------------|
| A | 51 | 826 | 615 | 20 |
| B | 31 | 200 | 226 | 13 |
| C | 40 | 150 | 338 | 16 |
| D | 30 | 111 | 156 | 14 |
| E | 40 | 150 | 330 | 13 |
| MÉDIA | 38 | 287 | 333 | 15 |

Fonte: Resultados da pesquisa de campo

As embarcações possuem um comprimento médio de 38 metros, da proa até a popa, capacidade média de carga 287 toneladas e capacidade média de passageiros de 333 pessoas. A embarcação A se destaca dentre as outras, tanto no tamanho, quanto na capacidade, entretanto, o tamanho e a capacidade das embarcações não afetam o tempo de viagem, pois estas possuem motores com a mesma potência, sendo o trecho de ida Parintins/Manaus superior a 20 horas e o trecho de volta Manaus/Parintins de 17 a 20 horas oscilações ocasionadas pelas condições geoespaciais inerentes à região. Apesar de utilizarem a mesma rota para as suas viagens, o trecho ida possui um tempo maior de conclusão pelo fato do trecho realizar a viagem subindo o rio Amazonas, fato também do trecho volta possuir um tempo menor de conclusão, por estar baixando o rio. Ainda na Tabela 1, podemos ver a quantidade de tripulantes que trabalham nas embarcações, sendo estes profissionais certificados com a carteira marítima, que é exigência da Marinha do Brasil, e auxiliares.

O faturamento médio de uma viagem tem grande variação de acordo com o trecho e temporada. Todas as embarcações afirmaram que nos períodos festivos do município de Parintins como, carnaval, festival folclórico, festa da padroeira Nossa Senhora do Carmo, e em feriados prolongados, como a semana santa, semana da pátria, entre outros, os faturamentos são mais elevados e há uma preferência em transportar passageiros a mercadorias, apesar de que 80% das embarcações considera a maioria dos seus lucros advindos do transporte de mercadorias, em

decorrência da localização do município de Parintins, uma vez que os modais disponíveis são apenas o fluvial e aéreo. A embarcação **B** considera que a maior parte de seus lucros advém do transporte de passageiros por considerar esse negócio mais rentável e menos problemático, uma vez que esta já passou por várias situações desagradáveis quando no que tange o transporte de mercadorias em si.

Tabela 2: Faturamento das Embarcações

| BARCO | FATURAMENTO IDA (PASSAGEIROS) | FATURAMENTO VOLTA (PASSAGEIROS) | FATURAMENTO IDA (CARGA) | FATURAMENTO VOLTA (CARGA) |
|--------------|-------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------|------------------------------|
| A | R\$ 15.000,00 | R\$ 10.000,00 | R\$ 0,00 | R\$ 30.000,00 |
| B | R\$ 5.000,00 | R\$ 2.000,00 | R\$ 0,00 | R\$ 3.000,00 |
| C | R\$ 3.000,00 | R\$ 5.000,00 | R\$ 0,00 | R\$ 10.000,00 |
| D | R\$ 3.000,00 | R\$ 4.000,00 | R\$ 0,00 | R\$ 6.000,00 |
| E | R\$ 9.000,00 | R\$ 3.500,00 | R\$ 0,00 | R\$ 12.000,00 |
| MÉDIA | R\$ 7.000,00 | R\$ 4.900,00 | R\$ 0,00 | R\$ 12.200,00 |

Fonte: Resultados da pesquisa de campo

Com base nos períodos comuns (fora de alta temporada), os faturamentos médios de uma viagem de ida e de volta conforme a Tabela 2 (acima), tem em média com transporte passageiros no trecho ida um faturamento de R\$ 7.000,00 e de R\$ 4.900,00 com a volta, o faturamento com transporte de mercadorias se dá apenas no trecho volta, onde a média é de R\$ 12.200,00. Todas as embarcações afirmaram não obter lucro algum com o transporte de mercadorias no trecho ida, porém, através da observação do carregamento de mercadorias, existe o embarque de algumas encomendas pequenas, móveis, eletrodomésticos, entre outros. Em questionamento aos entrevistados sobre o transporte dessa pequena parcela de mercadorias, estes afirmaram que ocorrem esporadicamente e por isso não o consideraram na aplicação do questionário.

Quando questionados quanto ao fato de obterem ganhos irrisórios com o transporte de mercadorias no trecho ida a resposta foi unânime, todos asseveraram que o município de Parintins não produz nada que a capital do estado necessite, apesar de existirem algumas pequenas indústrias, seus produtos são distribuídos apenas em Parintins e em alguns municípios vizinhos, os quais não fazem parte do trecho das embarcações.

Todas as embarcações afirmam obedecer o preço da passagem estipulado pela tabela geral de preços da Marinha Mercante que todos os anos é reajustada, entretanto, no município de Parintins existem 7 barcos que fazem o trecho Parintins/Manaus/Parintins e mais 21 barcos vindos de municípios do estado do Pará que atracam no porto de Parintins, que também realizam o transporte de passageiros e mercadorias para a capital, causando uma concorrência entre as embarcações, onde quem tiver o menor preço terá um número maior de cargas transportadas e poderá ter um aumento no faturamento. Dessa forma os

proprietários das embarcações informaram que se sentem obrigados a diminuir significativamente o preço das passagens a fim de garantir a permanência de suas embarcações neste mercado tão competitivo como se pode constatar.

As embarcações **C**, **D** e **E** deixam isentas as passagens para crianças de até 3 anos de idade, menores de até 10 anos e idosos a partir de 60 anos de idade pagam 50% do valor da passagem. A embarcação **B** concede a isenção de pagamento da passagem para crianças que tenham idade inferior a 1 ano, para crianças de 1 a 5 anos é paga uma taxa no valor de vinte reais e para as crianças de 6 a 13 anos e idosos a partir de 60 anos de idade é cobrado apenas 50% no valor da passagem. A embarcação **A** concede a isenção do pagamento de passagem a mais extensa faixa etária observada, dentre as outras embarcações, para crianças de até 5 anos de idade, porém a partir dos 6 anos é pago o valor integral das passagens, só os idosos com idade superior a 65 anos têm o desconto de 50% no valor da passagem, com uma ressalva, para receber o desconto o idoso deve declarar ter uma renda inferior a um salário mínimo. A embarcação **A** foi a única que demonstrou oferecer desconto a pessoas com deficiência, uma vez que comprovada sua deficiência estas pagam apenas 50% do valor da passagem.

Os preços cobrados para as mercadorias não são definidos em tabela, dando uma liberdade às embarcações para estipularem seus preços, logo entendemos o porquê dos maiores lucros das embarcações serem advindos do transporte de mercadorias. As embarcações **A**, **C**, **D** e **E** usam como critério a quantidade de volumes transportada e o acondicionamento necessário à mercadoria para estipular o preço do frete. Já a embarcação **B** leva em consideração apenas a quantidade de volumes transportada, uma vez que esta não realiza investimentos em sua embarcação para o transporte de mercadorias por optar pelo transporte de passageiros como serviço predominante.

Entenderemos mais sobre a questão do acondicionamento de mercadorias e demais assuntos que discorrem sobre os serviços internos das embarcações, no que diz respeito a transporte de mercadorias, no próximo tópico.

Movimentação Interna das Embarcações

O processo de transporte de materiais exige tanto a agilidade, como o cuidado no seu manuseio. Rosa (2007), elucida que o acondicionamento é chave principal para a conservação da mercadoria transportada, logo verifica-se que há uma grande necessidade de manter os produtos em lugares adequados para que não haja dano ou prejuízo para quem o transporta. Quando trazemos à realidade das embarcações do município, fazemos um leve apanhado do negócio de transporte de mercadorias, onde observa-se que a contratação desse transporte parte das empresas receptoras, ou seja, as empresas do município de Parintins adquirem produtos fabricados na capital do estado e se responsabilizam pelos custos referentes ao frete das mercadorias.

Todas as embarcações possuem pelo menos um espaço destinado ao acondicionamento específico para as mercadorias, que seria um setor destinado ao

transporte de encomendas menores ou com até 3 volumes. Dentre elas as embarcações **A** e **C** são as únicas que tem frigorífico disponível para acondicionamento adequado de mercadorias que necessitem de maior cuidado, haja vista sua perecibilidade, observou-se o transporte de iogurtes, carnes, frios, entre outros. O restante das cargas não perecíveis são acamadas nos porões e primeiro convés das embarcações.

Com unanimidade, as embarcações afirmaram que as mercadorias mais transportadas são alimentos não perecíveis, eletrodomésticos e eletroeletrônicos. A embarcação **C** por ter um grande frigorífico transporta grandes números de frios em suas viagens e a embarcação **A** transporta um grande número de veículos, as embarcações buscaram enfatizar que transportam com frequência essas mercadorias, logo, foram destacadas das demais embarcações.

Rosa (2007) destaca que, mesmo que sejam analisadas todas as formas de perdas, danos ou violações em mercadorias e métodos para combater esses sinistros sejam postos em prática, como acondicionamento adequado e controle do estoque, sempre deve-se ter uma reserva para sanar os gastos referentes a esses danos. As embarcações **A** e **B** dizem não ter qualquer forma de seguro ou responsabilização por perdas, violações ou danos nas mercadorias transportadas, já as embarcações **C**, **D** e **E**, responsabilizam-se apenas pela perda do bem, repondo-o em caso de sinistro. Nas embarcações **A**, **C** e **D**, esses sinistros ocorrem esporadicamente e nas embarcações **B** e **E** já é mais incomum acontecê-los, segundo informações dos proprietários.

No processo de armazenamento das mercadorias todas as embarcações demonstraram ser bastante zelosas, uma vez que no negócio de frete não se leva em consideração apenas o transporte da mercadoria, mas também a qualidade do serviço prestado. Em um cenário onde todas as embarcações prestam o mesmo serviço e possuem preços equivalentes, a qualidade na prestação desse serviço torna-se um diferencial na escolha do consumidor para definição da empresa que realizará o transporte. Para melhor entender a questão do fator qualidade temos o exemplo apresentado por Novaes (2004) onde, um carregamento de iogurte está sendo transportado de uma cidade a outra por um caminhoneiro e tendo em vista minimizar os custos referentes ao combustível, o caminhoneiro desliga o refrigerador. Ao entregar a encomenda, pelo fato de estar lacrada, o receptor da mercadoria não tem como verificar se o produto está devidamente conservado e este o recebe normalmente. Dias depois, um consumidor após comprar um iogurte desse lote, nota que o produto encontra-se com uma cor e um cheiro diferente, decorrente da conservação inadequada do produto. Certamente o cliente irá procurar a reposição do valor gasto com o produto, ou até mesmo, no caso de consumo terá potencialmente uma reação alérgica, ou outro problema, podendo gerar indenizações causadas como resultado pelo ocorrido.

Neste contexto, nota-se que os maiores prejudicados seriam as empresas receptoras, ou as empresas fabricantes, tanto no que concerne aos danos financeiros, quanto no que verifica-se aos danos de reputação (imagem), uma vez que sempre será utilizado o nome (marca) e onde foi adquirida para a narração do

fato, porém, ao ser detectado o erro as empresas tendem a negociar seus serviços de frete com outra transportadora. Analisando o exemplo em tela, nota-se que mesmo o caminhoneiro transportando a mercadoria e entregando-a no prazo ele acabou não prestando um serviço com a qualidade esperada. O caminhoneiro acabou perdendo tanto o lote transportado, quanto a continuidade da prestação do serviço, assim observa-se a importância da qualidade como agente determinante na escolha do consumidor referente a quem prestará tal serviço.

Ao serem questionados sobre as dificuldades que encontram com o transporte de mercadorias, os entrevistados divergiram em suas respostas. A embarcação **A** afirmou com firmeza serem os sinistros (perdas, danos e avarias) a maior dificuldade encontrada, o fato de não se responsabilizarem por perdas, danos ou violações gera um grande problema para a embarcação, porém a embarcação diz informar aos seus clientes sobre as condições para a contratação do serviço. As embarcações **B** e **D** evidenciou que têm como maior dificuldade o retorno financeiro, além de existirem inúmeras embarcações que transportam mercadorias, as empresas que contratam esse serviço impõem como pagamento um valor abaixo do preço de mercado, e pela grande concorrência as embarcações sentem-se forçadas a aceitar o valor lançado pelos contratantes do serviço. A embarcação **B** ressaltou ainda como uma grande vilã no negócio de transporte de mercadorias a inflação, pois os preços vêm subindo frequentemente, principalmente o preço do combustível, e, mesmo assim, os preços cobrados pelo frete permanecem intactos. As embarcações **C** e **E** dizem não ter nenhuma dificuldade quanto ao transporte de mercadorias, pois possuem áreas destinadas ao acondicionamento adequado e com grande capacidade e seus custos para a execução desse serviço são supridos pelo faturamento.

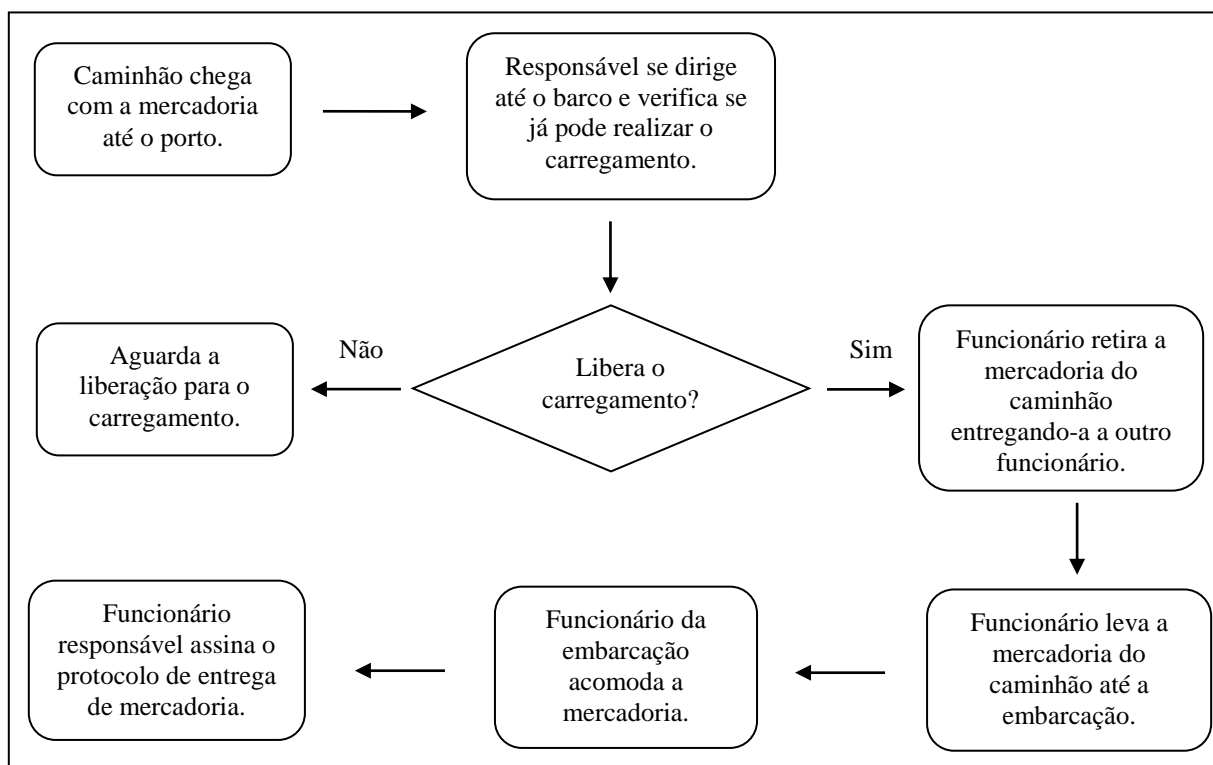
Movimentação de Materiais no Porto

As embarcações têm como responsabilidade principal apenas o acondicionamento e transporte das mercadorias, o carregamento e descarregamento destas é realizada por estivadores, funcionários das empresas distribuidoras e funcionários das empresas receptoras em conjunto com tripulantes do barco. Todos os processos são feitos de forma manual uma vez que os barcos não transportam grandes quantidades de mercadorias, tornando desnecessária a utilização de máquinas para a movimentação de materiais no porto de Parintins. Todas as embarcações entrevistadas fornecem fardamentos e equipamentos de proteção individual (EPI) aos seus tripulantes para a execução da tarefa, porém, o que foi observado é que mesmo com o fornecimento desses equipamentos, muitos funcionários não os utilizam. Os proprietários das embarcações afirmam que um ou outro não utiliza o equipamento de proteção, porém os funcionários ficam sujeitos a advertências verbais e escritas nos casos de descumprimento dessa norma estipulada pela Marinha do Brasil.

Como visto no primeiro tópico, as embarcações do município de Parintins só fazem o serviço de transporte de mercadorias no trecho Manaus/Parintins, em

observância a isso a análise referente ao carregamento de mercadorias nas embarcações será no porto da Manaus Moderna, localizado no centro da capital do estado, ao lado do porto Municipal. Conforme a Figura 1, podemos compreender como se dá o carregamento de mercadoria nas embarcações.

Figura 1: Fluxograma do carregamento de mercadoria das embarcações



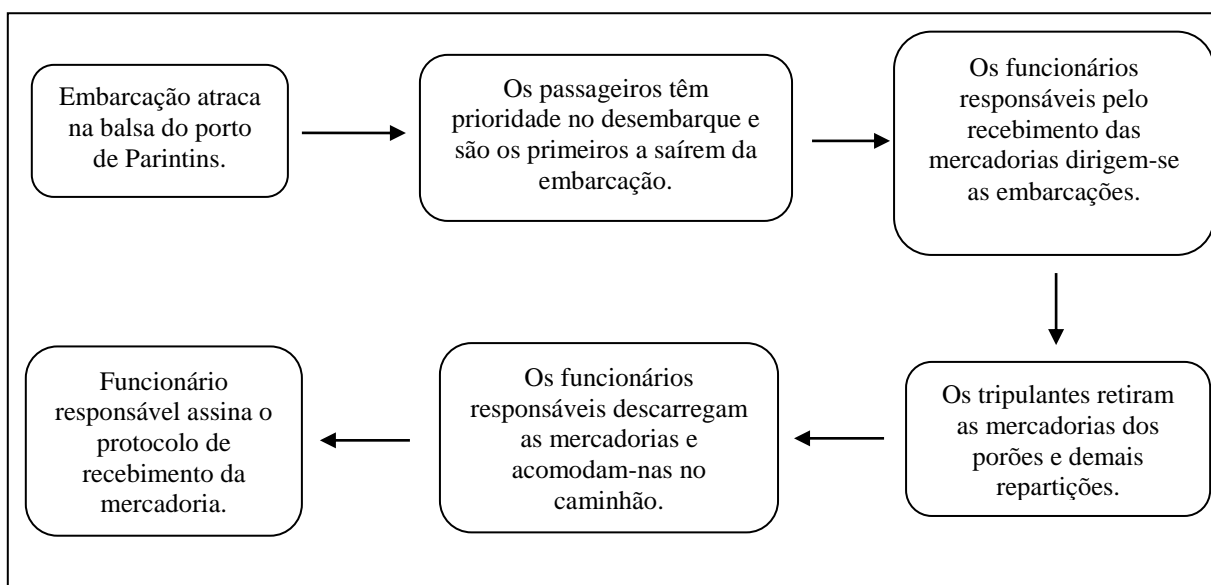
Fonte: Resultados da pesquisa de campo

As empresas distribuidoras (fornecedoras das mercadorias) são responsáveis pelo carregamento das mercadorias até embarcações, ao chegarem com as mercadorias, geralmente trazidas por caminhões, o funcionário responsável dirige-se a embarcação para confirmar aquele carregamento, quando não liberado, por excesso de carga, ausência de pessoal destinado a este fim ou algum outro imprevisto, a mercadoria aguarda a liberação para poder prosseguir com o processo de carregamento. Quando o carregamento é liberado, os funcionários fazem o descarregamento do caminhão, trazendo as caixas, sacarias dentre outros volumes, nos ombros, na cabeça ou nas costas, tudo de forma manual. Ao saírem do caminhão com as mercadorias os funcionários descem a escadaria e seguem pela balsa de ferro até a embarcação, onde a tripulação recebe a mercadoria também de

forma manual, e rapidamente as acomoda. Todo o processo de carregamento é acompanhado desde a saída do caminhão até a entrada na embarcação pelo funcionário responsável pela mercadoria, e o processo de entrada e acomodação é acompanhado por um funcionário da embarcação. Ao concluir o processo de carregamento, o funcionário responsável pela mercadoria assim como o respondente pela embarcação, assinam a nota fiscal da empresa distribuidora e o protocolo interno de controle da embarcação. A partir daí a embarcação torna-se a responsável pela mercadoria, de acordo com as políticas de transporte de cada uma.

Já o processo de descarregamento das mercadorias é realizado no porto de Parintins, e podemos compreendê-lo analisando a Figura 2, abaixo.

Figura 2: Fluxograma do descarregamento de mercadoria das embarcações



Fonte: Resultados da pesquisa de campo

Ao atracar na balsa do porto de Parintins as embarcações dão prioridade ao desembarque dos passageiros e de suas bagagens, encomendas e mercadorias. Após o término do desembarque dos passageiros, a embarcação autoriza o desembarque das mercadorias, os funcionários responsáveis por esse recebimento têm que atravessar uma ponte de ferro que une o porto a balsa de ferro, para ter acesso à embarcação. O descarregamento é feito de forma manual onde os tripulantes retiram as mercadorias do porão, ou outro espaço destinado para este fim, e as entregam àqueles responsáveis pelo descarregamento, estes carregam os volumes manualmente do barco até o caminhão. Quando o descarregamento é concluído, o responsável pelo recebimento assina o protocolo de controle da embarcação e a nota de recebimento da empresa distribuidora, o funcionário dirige-se ao caminhão e conduz a mercadoria através da ponte de ferro até o destinatário final.

O processo de carregamento e descarregamento no porto da Manaus Moderna e no porto de Parintins são realizados de maneira ágil, porém manual e

despreendida de mecanização – ao contrário do que é observado nos grandes portos do país como se vê no porto de Santos no estado de São Paulo. As embarcações e os funcionários responsáveis pelo processo trabalham em equipe e zelam pela qualidade do serviço, manuseando as mercadorias com cautela para manter a integralidade dos produtos.

Porto de Parintins e suas Funcionalidades

O Porto de Parintins está localizado do centro do município abrangendo uma área de 7.675m² em suas dependências e administrado desde o ano 2006 pela AHIMOC – Administração das Hidrovias da Amazônia Ocidental, autarquia federal, vinculada ao Ministério dos Transportes. As embarcações atracam em uma balsa de ferro de 150 metros de comprimento e 15 metros de largura, ligada às estruturas físicas do porto através de uma ponte de ferro de 65 metros de comprimento, possuindo passagem de veículos e de pedestres. A agência da Marinha do Brasil no município, tendo em vista o Art. 16, inciso II, da lei nº 9.537 de 11 de dezembro de 1997, regulamentou através da portaria 159/CFAOC de 18 julho de 2014 que, a soma de todas as embarcações e suas cargas atracadas nessa balsa de ferro não deve exceder o limite máximo de 1250 toneladas, metade da capacidade real suportada.

A responsabilidade do porto perante a movimentação de materiais é facilitar o acesso dos passageiros e mercadorias até as embarcações, de forma segura e organizada, fiscalizando os processos de entrada e saída de mercadorias e passageiros. O porto também fiscaliza os tripulantes das embarcações, estivadores e demais portuários, podendo a administração, ao encontrar irregularidades como o não uso dos equipamentos de proteção individual, penalizar o trabalhador com proibição da entrada no porto para execução dos seus trabalhos. A administração do porto executa essa fiscalização, porém é comum encontrar vários trabalhadores sem fardamento ou equipamentos de segurança, na maioria das vezes a advertência se dá verbalmente. Gildete Prado, supervisora operacional do porto, afirma não existir a necessidade, quanto à movimentação de materiais, de maquinário e instalações do porto para auxílio do processo, pois as próprias embarcações optam pelo processo de movimentação manual, por sua agilidade e custo reduzido. Os funcionários do porto não participam do processo de carregamento e descarregamentos nas embarcações, porém, a administração possui uma tabela com o controle da quantidade e tipo de mercadorias que as embarcações transportam.

Em resposta ao questionamento da falta de equipamentos para o processo de movimentação como maquinários e armazéns, Gildete fala que na inauguração do porto em 2006, havia uma pequena empilhadeira para uso nesse processo, porém, as embarcações não sentiam a necessidade da utilização desse ou de qualquer outro equipamento para a realização da movimentação de materiais e por sua inutilidade para as embarcações no contexto do porto de Parintins, a empilhadeira foi devolvida ao Ministério dos Transportes para relocação. Gildete diz possuir no porto um pequeno armazém de 35m² que é raramente utilizado, nos casos de

embarcações que precisam descarregar mercadorias e prosseguir com o seu trecho, quando os responsáveis não podem fazer o descarregamento dessas mercadorias, as embarcações realizam o movimento dessa carga até esse pequeno armazém, onde todas as responsabilidades são transferidas a administração do porto, e quando há disponibilidade das empresas receptoras de receber suas mercadorias, estas pagam uma taxa de locação do armazém e assinam as notas das empresas distribuidoras e protocolos internos do Porto, contudo, Gildete enfatiza a raridade dessas situações, pela complexidade e burocracia do processo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quando falamos em movimentações de materiais, enfatiza-se a questão da qualidade da prestação de serviços, tanto para obter retorno financeiro, minimizando potenciais prejuízos com reposições de mercadorias, como também a criação de uma atmosfera propícia à fidelização do cliente pelo bom serviço prestado.

Apesar da utilização de métodos tradicionais e anacrônicos para a movimentação de materiais, observa-se que todos os agentes participantes no processo de movimentação prezam pela qualidade de serviço, tanto os estivadores, portuários,

funcionários responsáveis por mercadorias e tripulantes, que manuseiam cautelosamente todas as mercadorias para que não hajam danos, como os responsáveis pelas embarcações que propiciam um espaço reservado para o manuseio e acondicionamento adequado das mercadorias, resguardando-se contra sinistros decorrentes, onde percebemos que por mais cuidadosos que sejam é grande a possibilidade de ocorrência dessas contingências por não utilizarem técnicas mais adequadas e eficientes para o controle e segurança na armazenagem e no transporte.

A movimentação de materiais em si, não é realizada nos portos de forma manual pela falta de equipamentos ou maquinários, e sim porque as embarcações do município de Parintins optaram por esse método por entenderem ser o mais ágil e o mais adequado a realidade aqui vivenciada. Da mesma forma, os órgãos públicos não investem no porto de Parintins pela falta de demanda do município com os serviços referentes a transporte de mercadorias, uma vez que o município possui apenas pequenas indústrias, e estas não ofertam produtos em escala para atender a capital do estado em suas necessidades. Equipar o porto com maquinários, armazéns e outros aparatos para auxiliar no processo de movimentação de materiais seria oneroso aos cofres públicos e implicaria em gastos desnecessários que provocaria um retorno pífio aquela realidade, sendo válido ressaltar também que as embarcações são planejadas apenas para a execução de serviços de forma manual conta de suas estruturas físicas.

Portanto, observa-se que mesmo em um cenário de grande concorrência e oferta da prestação de serviço no mercado, as embarcações do município investem na qualidade e agilidade dos serviços, pois mesmo realizando-os de uma forma mais

tradicional e arcaica, condiz com a demanda do município para execução dessa atividade.

Referências

ANDRADE, E. A. T. et al. ANÁLISE DA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA EM UMA OPERAÇÃO PORTUÁRIA: UM ESTUDO DE CASO. Rio de Janeiro, 2013.

ARAÚJO, F. H. C. B. SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO: EVOLUÇÃO E DESAFIOS. Florianópolis, 2013.

BRASIL. Lei nº 9.537 de 11 de dezembro de 1997.

BURSZTYN, M.; DRUMMOND, J. A.; NASCIMENTO, E. P. COMO ESCREVER (E PUBLICAR) UM TRABALHO CIENTÍFICO: DICAS PARA JOVENS PESQUISADORES. Rio de Janeiro, 2010.

CAVALCANTE, R. M. F.; FONTINELLY, Y.; ROCHA, A. N. T. UMA RECONSTRUÇÃO DA HISTÓRIA DE PARINTINS ATRAVÉS DE RELATOS DE MORADORES ANTIGOS E DA LINGUAGEM FOTOGRÁFICA. Palmas, 2012.

DALFOVO, M. S.; LANA, R. A.; SILVEIRA, A. MÉTODOS QUALITATIVOS E QUANTITATIVOS: UM RESGATE TEÓRICO. Blumenau, 2008.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

FERREIRA, K. A.; RIBEIRO, P. C. C. LOGÍSTICA E TRANSPORTES: UMA DISCUSSÃO SOBRE OS MODAIS DE TRANSPORTE E O PANORAMA BRASILEIRO. Curitiba, 2002.

NOVAES, A. G. LOGÍSTICA E GERENCIAMENTO DA CADEIA DE DISTRIBUIÇÃO: ESTRATÉGIA, OPERAÇÃO E AVALIAÇÃO. 2 ed, rev. e atual. Rio de Janeiro: Campus, 2004.

PALM, P. R. A ABERTURA DO RIO AMAZONAS À NAVEGAÇÃO INTERNACIONAL E O PARLAMENTO BRASILEIRO. Brasília, 2009.

ROSA, A. C. GESTÃO DO TRANSPORTE NA LOGÍSTICA DE DISTRIBUIÇÃO FÍSICA: UMA ANÁLISE DA MINIMIZAÇÃO DO CUSTO OPERACIONAL. Taubaté, 2007.

SILVA, D. N. et al. A MOVIMENTAÇÃO DE MATERIAIS NO PORTO DA MANAUS MODERNA. Florianópolis, 2013.

SOARE, M. D. GESTÃO DE TRANSPORTES. Coimbra, 2012.

VERGARA, S. C. PROJETOS E RELATÓRIOS DE PESQUISA EM ADMINISTRAÇÃO. 11 ed. São Paulo: Atlas, 2009.