



OS GARGALOS ENFRENTADOS NO RECEBIMENTO DE CARGAS NO PORTO ROADWAY – MANAUS

ARTIGO ORIGINAL

VEIGA, Eike Gonçalves¹, VIEIRA, Ramon Torres², OLIVEIRA, Adelvi de Souza³, ROBERTO, José Carlos Alves⁴, PINTO JUNIOR, José Roberto Lira⁵

VEIGA, Eike Gonçalves. *Et al. Os gargalos enfrentados no recebimento de cargas no porto Roadway – Manaus.* Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento. Ano. 07, Ed. 11, Vol. 04, pp. 111-119. Novembro de 2022. ISSN: 2448-0959, [Link](#) de acesso: <https://www.nucleodoconhecimento.com.br/administracao/porto-roadway> , DOI: 10.32749/nucleodoconhecimento.com.br/administracao/porto-roadway

RESUMO

A pesquisa em questão aborda os gargalos enfrentados no recebimento de cargas no Porto Roadway, sendo assim, indaga-se: quais os fatores que geram gargalos no processo de recebimento de cargas Porto Roadway? Desta forma, objetivou-se conhecer os fatores que ocasionam os gargalos presentes no processo de recebimento de cargas no porto do Roadway. Diante do assunto abordado, realizouse uma pesquisa de caráter qualitativo, através do levantamento bibliográfico e pesquisa exploratória. Os resultados da pesquisa demonstram que alguns dos gargalos existentes são: a infraestrutura adequada para suprir a demanda do envio de cargas, a falta trabalhadores especializados com conhecimento em logística, além do processo de carregamento das embarcações que é realizado de maneira morosa, ocasionando em atraso no processo.

Palavras-chave: Porto de Manaus, infraestrutura, gargalos, logística.

1. INTRODUÇÃO

As dificuldades existentes no recebimento de cargas para o interior do Amazonas através do porto Roadway e a falta do uso de técnicas de gestão de logística nesse processo, é o problema que esta pesquisa pretende discutir, evidenciando os gargalos



enfrentados pela logística hidroviária no processo de recebimento e envio da mercadoria.

Como questão norteadora, elegeu-se: quais os fatores que geram gargalos no processo de recebimento de cargas Porto Roadway? Tendo como objetivo geral, conhecer os fatores que ocasionam os gargalos presentes no processo de recebimento de cargas no porto do Roadway.

A pesquisa possui um caráter qualitativo, pois, segundo Yin (2016), a pesquisa qualitativa pode “auxiliar com descobertas sobre ideias existentes ou emergentes que podem ajudar a esclarecer o comportamento social humano”. Foi realizado, ainda, um levantamento bibliográfico para encontrar autores que servissem de base para as ideias propostas na pesquisa.

2. O PORTO ROADWAY (MANAUS): HISTÓRIA E INFRAESTRUTURA

A história do Roadway remonta ao período do apogeu do ciclo da borracha no estado do Amazonas, pois, até esse momento, as instalações portuárias existentes não supririam a demanda que surgiu com a exploração da borracha, assim, se fez necessário a construção de um porto com capacidade de possibilitar o transporte da produção da borracha.

Sendo assim, em 1899, correu a abertura da concorrência visando a construção do porto, porém as obras tiveram início apenas em 1902, sendo contratada uma empresa inglesa para a realização da obra (PORTO DE MANAUS, 2022a)

As atividades realizadas na área portuária passaram a ditar o ritmo de vida da cidade de Manaus, o que fez com que o porto virasse local de encontros e um espaço que a comunidade utilizava para passear aos fins de semana, observando a saída e chegada dos navios. Desta forma, o porto representava mais que um lugar onde aconteciam atividades mercantis, assumindo um papel de ligação com o resto do mundo (PORTO DE MANAUS, 2022a)



Atualmente, a infraestrutura do porto se constitui da seguinte maneira, quanto à organização das áreas: área flutuante, berços de atracação, torres, berços fixos, flutuantes, armazém, pátios, terminal de container, paredão, área flutuante, pontes e redes de água própria para consumo e de eletricidade (PORTO DE MANAUS, 2022b).

Figura 1. Roadway visto de cima.



Fonte: Luz et al. (2018).

Após essa breve apresentação dos aspectos relacionados a historicidade e estrutura do Roadway, nos próximos tópicos aborda-se questões relacionadas aos gargalos ali existentes e como estes influenciam os processos de transporte e recebimento que ocorrem nesse porto.

3. CARACTERÍSTICAS SOBRE O RECEBIMENTO DE CARGAS NO ROADWAY E FATORES QUE GERAM GARGALOS

É importante destacar que, de acordo com Luz et al. (2018), a cidade de Manaus começou seu processo de crescimento ao redor do porto, ancorada no pendor da região em que está inserida para o modal hidroviário de cargas e passageiros. No entanto, esse crescimento não foi acompanhado por um adequado ajuste nos acessos



viários ao porto, o que acarretou um gargalo logístico, tendo como consequência um embate entre os veículos que buscam acessar ao porto e os demais que trafegam por essa área.

3.1 A FALTA DE ESTRUTURA ADEQUADA

Uma boa rede de logística é composta por uma infraestrutura que possibilita que os processos se realizem de maneira eficiente, permitindo uma cadeia de abastecimento saudável. Nesse contexto, Dias e Maciel (2018), descrevem a importância do transporte na cadeia logística como uma das etapas principais dessa organização, pois é este ponto que assegura a correta corrente de matérias-primas e produtos acabados.

Sendo assim, entende-se que a infraestrutura está intimamente relacionada com a logística que, de acordo com Carvalho (2010), é a esfera do ciclo de abastecimento que se responsabiliza com o planejamento, controle e aplicação eficiente, bem como com a eficácia do fluxo de bens, informações e serviços, relacionando pontos de origem e consumo com o intuito de prover as demandas dos usuários.

Diante disso e partindo para a discussão sobre o transporte de carga em portos, Tavares (2018), aponta que são vários os autores que abordam sobre a logística em portos e que eles indicam a infraestrutura como um dos componentes mais importantes ao se avaliar o desempenho de um porto, sendo um dos indicadores de performance analisados.

Tavares (2018) afirma que o transporte fluvial, em que pese ser pouco utilizado no Brasil, é um modal que tem um lugar essencial nas estratégias da rede logística, tendo como meta principal a movimentação de cargas, passageiros e serviços. Esse tipo de transporte permite a redução em percentuais significativos, podendo atender um quantitativo maior de cargas e passageiros ao se comparar a outros tipos de modos de transporte.



Sobre a situação do Porto Roadway, Dias e Maciel (2018), afirmam carecer de atenção, pois, uma análise do transporte de cargas por meio de rios no Amazonas, mostrou a realidade de um setor em situação de emergência, que não se sustenta por um período maior, necessitando de providências para que esse cenário possa ser resolvido.

Além disso, pode-se apontar alguns aspectos que se tornam gargalos no envio estão relacionados a infraestrutura deste porto, que não atende de maneira eficiente a essas demandas: falta de estrutura física para o descarregamento e recebimento de mercadorias; falta de um sistema informatizado para o recebimento e controle de mercadorias; investimento insuficiente por parte do governo do Amazonas e das empresas de capital privado.

A existência desses problemas contribui para que aconteçam atrasos e gargalos na entrega e envio desses produtos aos seus destinos em tempo mais hábil. Desta forma, visando o crescimento desse transporte de forma sustentável, é necessário leis que assegurem processos mais ágeis nos portos, gerando incentivo ao uso desse meio de transporte.

3.2 A FALTA DE MÃO DE OBRA ESPECIALIZADA

A existência de mão de obra especializada é de suma importância para que os processos logísticos no transporte de carga sejam realizados de maneira eficiente. Por conseguinte, a necessidade desse tipo de mão de obra para esse setor vem se tornando um problema, haja vista a dificuldade de se encontrar profissionais com o perfil e qualificação desejados.

O modelo de contrato que os trabalhadores do porto encontram também influencia na oferta e busca por essa qualificação, uma vez que grande parte deles trabalha em regime de TPA - Trabalhador Portuário Avulso, que é aquele que participa da operação portuária, auxiliando no carregamento e descarregamento das cargas dos navios, e em locais situados na área de porto público organizado e em terminais privados (AMORIM e SILVA, 2020).



Relatando a situação do Roadway, nota-se que neste local há dificuldade de encontrar trabalhadores especializados. Muitos possuem a prática oriunda da experiência para a realização de suas funções, o que ocasiona um distanciamento entre a teoria e a prática desses profissionais, principalmente na área de logística.

Além disso, a quantidade de colaboradores e de pessoal especializado com disponibilidade para viagens é insuficiente, o que representa mais um gargalo neste porto.

3.3 ENTRADA DE MERCADORIAS NO ROADWAY

Tavares (2018), salienta que o tempo gasto durante o processo de recebimento de mercadorias, bem como o quantitativo de embarcações atracadas por um certo período de tempo, o nível de homogeneidade das mercadorias em relação a implementação de sistemas para a sua movimentação, assim como o quantitativo de mercadorias medidos com o seu peso, estão intrinsecamente ligados a produtividade e desempenho operacional de um porto.

Luz *et al.* (2018), ao diagnosticarem as operações do porto, dizem que no Porto Público Organizado de Manaus - PPOM, as operações envolvendo cargas regionais ocorrem no mesmo espaço que o transporte de pessoas, ou seja, no Cais Flutuante do Roadway. Isso acarreta problemas significativos para as operações de cargas, de produção e de segurança para quem utiliza os serviços. Além disso, o modo de se carregar as embarcações, ainda, depende muito do trabalho braçal, inexistindo instrumentos capazes de maximizar a eficiência e reduzir o tempo em que as embarcações permanecem no cais. Ademais, existem carregadores que atuam de modo informal, sem seguir as regras para uso de EPIs e sem estarem identificados de uma maneira adequada (crachás e uniformes), o que atrapalha as operações e a segurança, uma vez que não existe regulação para o modo de proceder desses trabalhadores.



Aliado a isso, a forma de controlar as mercadorias que entram ou saem do porto é muito precária. As taxas são recolhidas se baseando no tipo e no tamanho do veículo que chega no porto, sem haver diferença por tipo de carga e peso a ser movimentado.

O tempo que é empregado para o carregamento das embarcações, da mesma forma, deve ser considerado ao se pensar nos gargalos e problemas dessa operação no Roadway, visto que não há um sistema de agendamento para a entrega de mercadorias, o que ocasiona a chegada de vários fornecedores ao mesmo tempo, gerando um gargalo no recebimento. Isso é motivado pelo curto espaço de tempo em que a balsa fica ancorada em decorrência do alto custo da diária no porto.

Figura 2. Recebimento de cargas no Roadway.



Fonte: Luz et al. (2018).

3.4 CONFERÊNCIA QUANTITATIVA E QUANTITATIVA DA CARGA

Sobre a conferência de cargas, cumpre destacar que é importante retomar a questão da estrutura, pois se deve procurar utilizar os meios existentes com uma eficiência maior, além de introduzir novos métodos que possam ajudar na melhoria do recebimento e armazenamento das mercadorias.

Luz *et al.* (2018), argumentam, ainda, que o controle das mercadorias que são expedidas ou que chegam ao porto é muito deficitário. O recolhimento de taxas é feito



baseado no tipo e tamanho do veículo que chega ao porto, não existindo diferenciação por tipo de carga ou tonelagem movimentada. Essa não diferenciação faz com que veículos que levam cargas mais leves gastem mais tempo para esse processo, uma vez que não existe uma tabela eficiente das mercadorias ou mesmo um espaço próprio para cada tipo de demanda, se apresentando, portanto, como um gargalo no porto investigado.

3.5 REGULARIZAÇÃO

A burocracia é um grande entrave para a cadeia produtiva do setor de transporte fluvial, tornando os processos mais lentos, o que ocasiona o aumento dos custos das operações envolvidas.

No âmbito do Roadway, Luz *et al.* (2018), relatam que o gargalo que pode ser apontado excesso de órgãos que atuam na regulação dos assuntos, o que se traduz em mais atrasos nos processos de transporte de cargas.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente artigo, teve como objetivo conhecer os fatores que ocasionam os gargalos presentes no processo de recebimento de cargas no porto do Roadway, sendo norteado pela questão: quais os fatores que geram gargalos no processo de recebimento de cargas Porto Roadway?

Os resultados da pesquisa demonstram que alguns dos gargalos existentes são: infraestrutura inadequada para suprir a demanda do envio de cargas, a falta de trabalhadores especializados com conhecimento em logística e o processo de carregamento das embarcações, que é realizado de maneira morosa, ocasionando em atraso no processo.

Ressalta-se, também, que esses gargalos logísticos se tornam entraves para o desenvolvimento econômico do estado do Amazonas contribuindo para que a economia do estado não cresça conforme o esperado.



Destacamos que soluções como: um melhor investimento em infraestrutura e formação de mão de obra qualificada, são ações simples que podem ser realizadas pelos entes públicos envolvidos com o Roadway.

Percebe-se, por fim, que esse tema não se encerra aqui. Sendo assim, as problemáticas apresentadas devem ser temas de novos estudos e de atualizações constantes por parte dos pesquisadores dessa área.

REFERÊNCIAS

AMORIM, M. L.; SILVA, L. G. da. Qualificação para a modernização portuária no programa de ensino profissional marítimo (PREPOM). **RTPS - Revista Trabalho, Política e Sociedade**, v. 5, n. 8, p. p. 313-332, 25 maio 2020. Disponível em: DOI: <https://doi.org/10.29404/rtps-v5i8.363>. Acesso em: 28 out. 2022.

CARVALHO, J. C. **Logística e Gestão da Cadeia de Abastecimento**. Lisboa: Edições Sílabo, 2010.

DIAS, L. E. B.; MACIEL, J. S. C. Diagnóstico da logística e infraestrutura do transporte hidroviário de cargas no Amazonas. In: **8º Congresso Luso-Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável**, 2018. Disponível em: <https://www.dec.uc.pt/pluris2018/Paper846.pdf>. Acesso em: 28 out. 2022.

LUZ, C. C. da; RATTON, E.; RATTON, P.; NASCIMENTO NETO, D. N. Porto de Manaus: estratégias para diagnóstico da interação porto-cidade. **Revista eletrônica de Estratégia & Negócios**, vol. 11, ed. 2, 2018. Disponível em: DOI: <https://doi.org/10.19177/reen.v11e012018177-199>. Acesso em: 18 mai. 2022.

PORTO DE MANAUS. Início da organização do porto. **Porto De Manaus**, 2022a. Disponível em: <https://www.portodemanaus.com.br/?pagina=historia>. Acesso em: 24 mai. 2022.

PORTO DE MANAUS. Terminal de Carga. Infraestrutura. **Porto De Manaus**, 2022b. Disponível em: <https://www.portodemanaus.com.br/?pagina=infra-estrutura>. Acesso em: 24 mai. 2022.

TAVARES, G. O. A relação dos indicadores de desempenho da logística portuária com os indicadores de desempenho da logística internacional. **Revista Eletrônica de Estratégia & Negócios**, vol. 11, ed. 2, 2018. Disponível em: DOI: <https://doi.org/10.19177/reen.v11e01201880-107>. Acesso em: 9 mar. 2022 YIN, R. K. **Pesquisa qualitativa do início ao fim**. Porto Alegre: Penso, 2016.



Enviado: Setembro, 2022.

Aprovado: Novembro, 2022.

¹ Graduando do curso de Administração. ORCID: 0000-0001-9821-8208

² Graduando do curso de Administração. ORCID: 0000-0002-4183-4322

³ Graduando do curso de Administração. ORCID: 0000-0001-8285-0575

⁴ Orientador. Mestre em Engenharia de produção. Especialista Logística empresarial. Graduado em Administração com Ênfase em Marketing.

⁵ Co-orientador. Graduação em Tecnologia em Sistemas Eletrônica pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amazonas. Bacharel em Administração, Especialista em Engenharia da Produção pela Universidade Estácio de Sá (RJ), Especialista em Engenharia da Qualidade pela Universidade Estácio de Sá (RJ); Especialista em Gestão Industrial (PE), Especialista em Didática do Ensino Superior (AM); Supply Chain e Logística Empresarial; Mestrado em Engenharia Industrial pela Universidade do Minho (Portugal). Revalidado pela Universidade Federal do Rio de Janeiro.