



INSTITUTO FEDERAL DO AMAPÁ CAMPUS OIAPOQUE

DEYVISON SANTOS PRAXEDES DE OLIVEIRA
DIENI DO SOCORRO DOS PASSOS DA SILVA
JULLYANA FERREIRA NUNES

GERENCIAMENTO DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS: um olhar sobre os
desafios enfrentados pelos comerciantes do município de Oiapoque

OIAPOQUE – AP

2025

DEYVISON SANTOS PRAXEDES DE OLIVEIRA
DIENI DO SOCORRO DOS PASSOS DA SILVA
JULLYANA FERREIRA NUNES

GERENCIAMENTO DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS: um olhar sobre os
desafios enfrentados pelos comerciantes do município de Oiapoque

Trabalho de conclusão de curso em formato de monografia apresentado ao Curso Tecnologia em Gestão Comercial, do Instituto Federal do Amapá, Campus Oiapoque, como parte dos requisitos para obtenção do diploma de Tecnólogo em Gestão Comercial.

Orientadora: Prof^a. Me. Daniela Moura Soares

Biblioteca Institucional - IFAP
Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

- O048g Oliveira, Deyvison Santos Praxedes de
Gerenciamento de transporte de mercadorias: um olhar sobre os desafios enfrentados pelos comerciantes no município de Oiapoque / Deyvison Santos Praxedes de Oliveira, Dieni do Socorro da Silva, Jullyana Ferreira Nunes. - Oiapoque, 2025.
49 f.
- Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) -- Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amapá, Campus Oiapoque, Curso Superior de Tecnologia em Gestão Comercial, 2025.
- Orientadora: Me Daniela Moura Soares.
1. Gestão. 2. Mercadorias. 3. Oiapoque. I. Silva, Dieni do Socorro da. II. Nunes, Jullyana Ferreira. I. Soares, Me Daniela Moura, orient. II. Título.

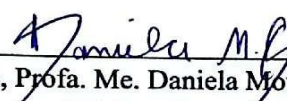
Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica do IFAP com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

**DEYVISON SANTOS PRAXEDES DE OLIVEIRA
DIENI DO SOCORRO DOS PASSOS DA SILVA
JULLYANA FERREIRA NUNES**

**GERENCIAMENTO DE TRANSPORTE DE MERCADORIAS: Um olhar sobre os
desafios enfrentados pelos comerciantes do município de Oiapoque.**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado e aprovado em 31/01/2025 à seguinte Banca


Examinadora:




Presidente, Profa. Me. Daniela Moura Soares (Orientadora)
IFAP — Campus Oiapoque



Convidado, Prof. Esp. Marcelo Victor Tavares Costa
IFAP — Campus Oiapoque



Convidado, Prof. Esp. Mário Sergio Epaminondas Brasil
IFAP — Campus Oiapoque



Convidado, Prof. Me. Marlon Correa Amaral
IFAP — Campus Oiapoque

Oiapoque, 31 de Janeiro de 2025

Apresentado em: 31 / 01 / 2025.

Conceito/Nota: 9,8

AGRADECIMENTOS

A Deus, pois sem ele nossa jornada acadêmica teria sido como tentar navegar num oceano sem estrelas para guiar. É uma pequena forma de agradecer por cada vez que ele transformou nossa ansiedade em paz, e nosso cansaço em renovação.

Aos nossos professores, em especial ao professor Eliel Neri, à professora Pamela, Viviane e ao professor Magno Martins, assim como à nossa orientadora Daniela pela compreensão e dedicação. Diene agradece os filhos Fábio, Flávia e Flávio por todo carinho e paciência. Jullyana agradece ao esposo Michael por todo incentivo e compreensão. Deyvison agradece aos pais e às colegas e amigas Jullyana e Diene pelo companheirismo.

Às nossas famílias de um modo geral, que direta ou indiretamente com muito carinho e apoio não mediram esforços para que conseguíssemos alcançar mais uma etapa de nossas vidas. E, acima de tudo, agradecemos a Deus pela força e energia que nos proporcionou durante toda a realização desse trabalho.

Em especial, aos professores Mário Brasil, Marcelo Costa e Marlon Amaral que, gentilmente, aceitaram participar como avaliadores deste trabalho.

A todos que contribuíram direta e indiretamente para a elaboração deste trabalho.

RESUMO

Este trabalho é resultado de uma pesquisa contextualizada sobre o gerenciamento do transporte de cargas para o abastecimento do setor do comércio no município de Oiapoque. Esse município fica localizado no extremo norte do Estado do Amapá, é o quinto município em participação econômica em âmbito estadual e possui uma população de 27.482 habitantes, segundo o censo do IBGE de 2022. O objetivo geral da pesquisa é analisar os desafios e impactos do gerenciamento de transporte de mercadorias enfrentados pelos comerciantes de Oiapoque, no intuito de identificar estratégias e soluções para otimizar o processo de entrega de produtos ao comércio. Em relação aos objetivos específicos, pretendemos analisar os impactos da logística até a entrega dos produtos ao comércio. Ademais, investigaremos as consequências financeiras na logística dos produtos, analisando as diferentes estratégias de transportes utilizadas pelos comerciantes. Para tanto, desenvolvemos entrevistas semiestruturadas, as quais foram aplicadas a sete pessoas do município, dos seguintes ramos: transporte (empresas de ônibus e pirateiros¹), confecções, móveis e eletrodomésticos, farmácia, agricultura e supermercado. O estudo exploratório de enfoque qualitativo teve por objetivo conhecer melhor a realidade de fato desses comerciantes. Assim sendo, a pesquisa mostra-nos que os comerciantes oiapoqueenses enfrentam inúmeros obstáculos para empreender no município. Nesse contexto, é preciso que haja estratégias eficazes para prevenir e mostrar caminhos para melhorar a logística da chegada das mercadorias ao comércio.

Palavras-chave: gestão; transporte; mercadorias; Oiapoque; Amapá

¹ “Pirateiros” é um termo usado no Amapá para referir as pessoas que trabalham com o transporte informal de mercadorias e pessoas. Esses transportadores tipicamente usam veículos com tração 4X4, precisamente devido às condições de não pavimentação de parte da BR 156.

ABSTRACT

This work is the result of a contextualized research study on freight transport management for supplying the commercial sector in the municipality of Oiapoque. This municipality is located in the northernmost part of the State of Amapá, ranking fifth in economic participation at the state level and having a population of 27,482 inhabitants, according to the 2022 IBGE census. The general objective of the research is to analyze the challenges and impacts of transport management faced by merchants in Oiapoque, aiming to identify strategies and solutions to optimize the product delivery process to local businesses. Regarding the specific objectives, we intend to examine the logistics impacts up to the point of product delivery. Furthermore, we will investigate the financial consequences of product logistics, analyzing the different transportation strategies used by merchants. To this end, we conducted semi-structured interviews with seven individuals from the municipality, representing the following sectors: transportation (bus companies and what is called “pirateiros²”), clothing, furniture and home appliances, pharmacy, agriculture, and supermarkets. The exploratory study, with a qualitative approach, aimed to better understand the actual reality of these merchants. Thus, the research reveals that Oiapoque’s merchants face numerous obstacles to conducting business in the municipality. In this context, effective strategies are needed to prevent and outline solutions for improving the logistics of product delivery to local businesses.

Keywords: management; transportation; goods; Oiapoque; Amapá

² "Pirateiros" is a term used in Amapá to refer to people who work in the informal transportation of goods and passengers. These transporters typically use 4x4 vehicles, precisely due to the unpaved conditions of certain sections of the BR-156 highway.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Peugeot Boxer Cargo	27
Figura 2 – JAC V 260	27
Figura 3 – Caminhão Toco 3/4	28
Figura 4 – Diamond 52306 Caminhão Truck Baú	28
Figura 5 – Bitruck 8x2	29
Figura 6 – VWCO cavalo-mecânico 6x2 com tração eixo	29
Figura 7 - Caminhão Traçado 6x4 Cavalo Mecânico	30

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	11
2	PROBLEMA DA PESQUISA.....	13
3	JUSTIFICATIVA.....	14
4	OBJETIVOS.....	15
4.1.	Objetivo Geral.....	15
4.2.	Objetivos Específicos.....	15
5.	REFERENCIAL TEÓRICO.....	16
	Gerenciamento do transporte de mercadorias: a logística ao longo do	
5.1.	tempo.....	16
5.2.	Uma breve história da logística no Brasil.....	17
5.3.	A logística de transporte de mercadorias no município de Oiapoque.....	18
5.4.	Aspectos logísticos de transporte.....	19
5.5.	Qual a importância do transporte para a logística?.....	21
5.6.	O que é logística de transportes?.....	22
5.7.	Quais os principais desafios da logística de transportes?.....	23
5.8.	Tipos de veículos do modal rodoviário.....	25
5.8.1	Veículo utilitário.....	25
5.8.2	Veículo urbano de carga – VUC.....	26
5.8.3	Caminhão Toco.....	26
5.8.4	Caminhão Truck.....	27
5.8.5	Caminhão Bitruck.....	27
5.8.6	Cavalo Mecânico com Tres eixos.....	28
5.8.7	Cavalo Mecânico Traçado.....	28
5.8.8	Tipos de Semirreboques – são complementos dos cavalos.....	29
5.9.	Tipos de carga.....	29
5.9.1	Cargas alimentícias.....	30
5.9.2	Perecíveis.....	30
5.9.3	Congelados.....	30
5.9.4	Não perecíveis.....	30
5.9.5	Cargas a granel.....	31
5.9.6	Granel líquido.....	31
5.9.8	Cargas vivas.....	31

5.9.9	Cargas indivisíveis e excepcionais de grande porte.....	31
5.9.10	Cargas secas.....	32
5.9.11	Cargas perigosas.....	32
6.	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	33
6.1.	Pesquisa documental.....	33
6.2.	Pesquisa de campo qualitativa.....	33
6.3.	Recursos Técnicos.....	34
7.	RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	35
7.1.	Análise dos Modais Utilizados.....	35
7.2.	Análise das entrevistas.....	35
7.3.	Algumas especulações.....	40
8.	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	42
	REFERÊNCIAS.....	43
	ANEXO A – CRONOGRAMA.....	44
	ANEXO B – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS COMERCIANTES.....	45
	ANEXO C – QUESTIONÁRIO APLICADO À EMPRESA ÔNIBUS.....	46
	ANEXO D – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS “PIRATEIROS” — TRANSPORTADORES INFORMAIS.....	47
	ANEXO E: OFICIO DE AUTORIZAÇÃO.....	49

1 INTRODUÇÃO

A proposta deste trabalho é analisar os desafios que os comerciantes do município de Oiapoque enfrentam para que as mercadorias cheguem até os seus estabelecimentos comerciais. Entender a dinâmica desse processo é de suma importância, considerando os aspectos que envolvem a logística de transporte de cargas para abastecimento do comércio local.

No intuito de desenvolver essa análise, basear-nos-emos fortemente em entrevistas feitas com os comerciantes e transportadores de Oiapoque, nas quais se relata os desafios e as dificuldades para o abastecimento do comércio e o transporte de mercadorias, respectivamente, desde a compra de bens de consumo com os fornecedores até o fim do processo, que consiste na entrega dos produtos.

A metodologia utilizada foi a pesquisa exploratória e qualitativa. Assim, pudemos analisar os desafios e as dificuldades e, com base nisso, especulamos acerca dos possíveis impactos positivos que algumas mudanças no trajeto que liga o município de Oiapoque à capital do estado teriam no gerenciamento de transporte de mercadorias da nossa região. Nesse sentido, procuramos avaliar quais seriam as melhores estratégias para superar esses atuais obstáculos. E por último, investigamos as consequências financeiras dos desafios logísticos que esses comerciantes enfrentam.

Em suma, abordaremos a problemática dos desafios enfrentados pelos comerciantes e transportadores no município de Oiapoque, bem como os mecanismos, projetos e soluções que estão sendo implementados para minimizar esse problema, que já se perpetuou na história do município.

Esta monografia está dividida em seis seções. Na primeira, desenvolvemos o nosso referencial teórico, falando sobre o gerenciamento do transporte de mercadorias, abordando a gestão de logística ao longo do tempo, a história da logística no Brasil, os aspectos logísticos do transporte e a logística no transporte de mercadorias. Na segunda, abordamos os tipos de transportes, apresentando a variedade de veículos no transporte de cargas e suas características, assim como os tipos de cargas. Na terceira, apresentamos os nossos procedimentos metodológicos, assim como o tipo de pesquisa e os recursos utilizados para montar este trabalho.

Na quarta, temos a análise de dados e resultados, através da qual descrevemos os dados das entrevistas feitas com os comerciantes e transportadores locais sobre os desafios que eles enfrentam no transporte de suas mercadorias. Tal análise mostra as dificuldades que há para que os produtos cheguem até o comércio. Na quinta, apresentamos as nossas considerações finais e conclusões, na sexta estão as referências bibliográficas utilizadas, e na última seção estão os anexos relevantes para o desenvolvimento da pesquisa.

2 PROBLEMA DA PESQUISA

Nossa problemática consiste em investigar e analisar as condições dos comerciantes locais, no intuito de obter o conhecimento sobre os desafios enfrentados no transporte de mercadorias, e o quais são as atitudes que os comerciantes e transportadores tomam quando há atraso no transporte de mercadorias, ou quando ocorre acidentes pelo percurso, surgindo assim a necessidade de custear o prejuízo. Buscamos compreender vários aspectos da cadeia de percalços existentes no transporte de mercadorias feito no trecho entre a capital do estado, Macapá, e Oiapoque.

3 JUSTIFICATIVA

Como já foi dito, esta pesquisa tem o intuito de investigar os problemas relacionados ao transporte de mercadorias. Essa questão é realmente crucial para o desenvolvimento econômico da região. A falta de pavimentação em parte da estrada e as condições climáticas adversas durante o inverno podem impactar bastante a logística e os custos envolvidos. Além disso, esses desafios podem afetar a disponibilidade e o preço dos produtos para os consumidores locais.

É importante considerar os impactos econômicos, sociais e ambientais do transporte de mercadorias em estradas não pavimentadas. Por exemplo, a falta de infraestrutura adequada pode resultar em custos mais altos para os produtores e consumidores, afetando a competitividade dos negócios locais e o acesso a bens essenciais.

Além disso, as condições precárias das estradas não afetam somente o gerenciamento da logística de mercadoria, mas também podem dificultar o acesso a serviços básicos, como saúde e educação, de comunidades que vivem às margens das estradas e rodovias. Isso pode contribuir para o isolamento e falta de oportunidades nessas áreas. Do ponto de vista ambiental, a falta de pavimentação pode levar a erosão do solo e impactar ecossistemas sensíveis (Chaves; Almeida; Oliveira et al., 2020).

Falar sobre o gerenciamento de transporte de mercadorias e os desafios enfrentados pelos comerciantes devidos às condições da estrada, especialmente durante o inverno, é muito relevante. Isso afeta diretamente a eficiência e os custos dos transportes de mercadorias, impactando o comércio local e a economia da região. É importante destacar esses desafios para buscar soluções e melhorias que possam beneficiar não apenas os comerciantes, mas também a comunidade em geral.

Além dos impactos diretos no comércio local, as condições precárias das estradas não pavimentadas durante o inverno também podem resultar em atrasos nas entregas, danos às mercadorias e custos adicionais de manutenção dos veículos. Isso pode afetar a competitividade das empresas, a satisfação dos clientes e até mesmo a segurança dos motoristas. Portanto, abordar esse tema é fundamental para conscientização sobre a importância de investimentos em infraestrutura e planejamento logístico eficiente.

4 OBJETIVOS

4.1. Objetivo Geral

Analisar os desafios e impactos do gerenciamento de transporte de mercadorias enfrentados pelos comerciantes e transportadores, com intuito de identificar estratégias e soluções para otimizar o processo de entrega de produtos ao comércio.

4.2. Objetivos Específicos

- Analisar os impactos dos desafios logísticos no processo de entrega de produtos ao comércio;
- Avaliar as estratégias atuais dos comerciantes para superar os obstáculos no transporte de mercadorias
- Investigar as consequências financeiras dos desafios logísticos enfrentados pelos comerciantes.

5. REFERENCIAL TEÓRICO

Esta seção apresenta aspectos da pesquisa bibliográfica que embasou este trabalho. A primeira parte mostra o contexto de gestão de logística ao longo do tempo, a história da logística no Brasil e a logística de transporte de mercadorias no município de Oiapoque. A segunda parte explora os aspectos logísticos do transporte, tipos de transportes, tipos de cargas e sua classificação.

5.1. Gerenciamento do transporte de mercadorias: a logística ao longo do tempo

Em todas as gerações, o transporte de carga sempre foi, evidentemente, muito importante. Entender essa evolução ao longo do tempo ajuda-nos a compreender o nosso cenário atual.

A história da logística remonta às primeiras civilizações humanas, com a percepção da necessidade de aprovisionar e transportar bens para subsistir. O império egípcio e o império romano contribuíram muito para o desenvolvimento da logística. Os egípcios desenvolveram técnicas de transporte e armazenamento de alimentos e bens essenciais. Já os romanos, criaram, por sua vez, uma extensa rede de vias terrestres e marítimas para facilitar o transporte de bens e tropas. Foram pioneiros no uso de comboios de navios para o transporte marítimo e estabeleceram depósitos de suprimentos ao longo de suas rotas.

Nesse período, existia uma rota muito conhecida chamada *Caravanas da Seda*, que durante séculos foi a principal conexão entre Oriente e Ocidente, facilitando a troca de conhecimentos e de bens, tais como metais, tecidos, pedras preciosas e especiarias entre diferentes regiões.

Paura (2011) foca-se nos conceitos fundamentais de logística, abordando temas como gestão de suprimentos, armazenagem, distribuição, transporte, e planejamento logístico. No trecho seguinte, esse autor enfatiza precisamente essa ideia de que a logística acompanha o desenvolvimento das sociedades.

É interessante observar que os conceitos da logística já existiam. Não foram descobertos ou inventados naquela época. Foram sempre usados de forma subjetiva, sem serem percebidos como tal. A cada ano, os conceitos de técnicas e os de área foram sendo aperfeiçoados e aprimorados. (Paura, 2011, p.16)

Analogamente, para alguns autores “o gerenciamento logístico é uma função de integração que coordena e otimiza todas as atividades de logística, incluindo marketing, vendas, produção, finanças e tecnologia da informação” (Filho, 1999, p. 2).

5.2. Uma breve história da logística no Brasil

Conforme Pereira e Silva (2017):

Nunca se falou tanto em logística ou na falta dela aqui no Brasil, principalmente nos custos que interferem nas operações produtivas, nas vendas ou na entrega de certos produtos, por exemplo. Observamos diversos fatores que implicam no alto custo de produção e escoamento devido à logística mal elaborada ou até mesmo à falta dela. (Pereira e Silva, 2017, p. 292)

O Brasil não apresentava, até meados dos anos 60, o tamanho da dinamicidade que vivemos. Naquela época, não havia tanta concorrência quando o assunto era vender com o menor preço e melhor agilidade. Por esse motivo, a vida útil dos produtos era mais longa.

Contudo, com a implantação do Plano Real houve um desenvolvimento significativo no país e, conseqüentemente, um fluxo maior de transporte de mercadorias. Surgiram, portanto, as primeiras dificuldades no controle dos estoques.

Dentro dessa nova realidade de modelo de relacionamento entre cliente e fornecedor, a logística começa a ganhar espaço e a ocupar lugar de destaque nesse cenário. A logística, portanto, passa a ser primordial no Brasil, devido à crescente necessidade de um maior leque de opções para reposição, transporte e distribuição de mercadorias. E com o avanço da comercialização, houve também um aumento nos custos e superlotação de operações, surgindo, assim, a necessidade de processos manuais. Devido à congestão no processo produtivo, surgiram demandas adicionais na pós-produção.

Nesse contexto, os transportes multimodais e ferramentas logísticas passaram a ganhar espaço no Brasil. Todavia, o grande divisor de águas foi sem dúvidas a inserção das tecnologias na questão logística, em substituição aos morosos trabalhos manuais. O Brasil deu um grande passo e, portanto, passou a dar conta de outros setores ainda não privilegiados, tais como: o

transporte, a armazenagem e o operador logístico. Tudo isso ocorreu por causa da chegada do sistema de logística integrada desenvolvido pela Toyota na década de 80.

Para Silveira (2013, p. 46) “O planejamento em logística aumentou a eficiência dos modais de transportes por meio da otimização de rotas, de tempo de percurso, dos recursos e da gestão na movimentação e do armazenamento de mercadorias e informações”.

5.3. A logística de transporte de mercadorias no município de Oiapoque

Segundo Silveira (2013, p. 45) “A utilização da logística contribuiu para um planejamento mais adequado na utilização dos transportes e no processo de armazenamento das mercadorias”.

A nossa pesquisa centra-se, no entanto, na logística do transporte no município de Oiapoque. Tal município fica localizado no extremo norte do Amapá, sendo ligado à capital amapaense pela BR 156, distante da capital por cerca de 590 km, sendo que nesse trajeto mais de 90 km da rodovia ainda não possuem pavimentação, dificultando ainda mais o percurso em época de inverno e muita chuva.

O trecho não pavimentado da capital Macapá até Oiapoque dificulta a vida de caminhoneiros, motoristas de ônibus e “pirateiros”, que percorrem um trecho de mais de 90 km sem pavimentação, enfrentando atoleiros e muitos buracos em tempo de inverno.

Como já dissemos, a nossa problemática consiste em investigar e analisar a situação dos comerciantes e transportadores locais no que tange ao transporte de mercadorias. Sabemos, genericamente, que atrasos nas entregas de mercadorias é algo recorrente no município.

Para entendermos melhor a dinâmica desse processo, falaremos, primeiramente, sobre o gerenciamento de transporte, de forma geral. Assim, o gerenciamento de transporte pode ser definido como o processo de planejamento, execução e controle das atividades relacionadas ao transporte de bens de um ponto de origem para um ponto de destino, visando garantir a eficiência, segurança e custo-benefício da operação. Alguns autores destacam a importância da integração entre os diferentes modais de transporte, a otimização da roteirização e a utilização de tecnologias para o monitoramento e rastreamento das mercadorias.

Outro aspecto importante no gerenciamento de transporte de mercadorias é a otimização da carga e do espaço disponível nos veículos de transporte. Isso envolve a maximização da capacidade de carga, a fim de reduzir custos e impactos ambientais, além de garantir a segurança das mercadorias durante o transporte.

Além disso, a coordenação eficiente entre os diferentes agentes envolvidos na operação logística, como fornecedores, transportadoras, operadores de terminais e clientes é fundamental para o sucesso do gerenciamento de transporte de mercadorias.

Logo, pretendemos compreender o processo de gerenciamento de transporte que vai desde o planejamento — passando por várias etapas — até o destino final do produto. Toda essa cadeia faz imensa diferença para os comerciantes, pois garante o abastecimento do comércio local, o controle da inflação sobre as mercadorias e, além disso, movimenta a economia do município.

Portanto, os comerciantes oiapoquenses enfrentam desde muito tempo o problema da logística de mercadorias para o município, tanto pelas condições precárias da rodovia, quanto pela distância da capital até o município. Com base nos estudos realizados, no entanto, vimos que com o gerenciamento e planejamento adequados é possível sim haver um escoamento desses produtos de forma segura e eficaz até o destino final.

5.4. Aspectos logísticos de transporte

Conforme Pereira e Silva (2017), a logística é um instrumento utilizado para planejar todo o tráfego da mercadoria, começando pelo transporte, passando em seguida para o controle, armazenagem e distribuição — ou seja, é um processo muito bem articulado desde a origem até chegar ao destino final, nomeadamente, o consumidor.

Interessa saber, portanto, como devemos entender o conceito de transporte. Os transportes correspondem ao conjunto de materiais e instrumentos técnicos utilizados no deslocamento de pessoas e cargas de um lugar para o outro. Dessa maneira, os transportes são considerados elementos estratégicos para o desenvolvimento não só das empresas, como também da sociedade. Basicamente, o transporte é a movimentação de cargas ou de pessoas de

um ponto de origem até um ponto de destino, ou seja, o transporte seria a conexão dessa movimentação, desse deslocamento.

Quando se fala em transporte de uma maneira parcialmente incorreta muitas vezes associamos essa palavra aos veículos, mas devemos ampliar esse entendimento. O termo deve abarcar o conceito de infraestrutura, veículos e operações. À interação desses três itens chama-se rede de transporte ou modais de transporte. Dentro dessa temática não se pode deixar de citar os modais rodoviário, ferroviário, aquaviário, aeroviário e o dutoviário.

Assim, as redes de transportes passam por essas cinco diferentes modalidades. Em se tratando de infraestrutura associa-se ao modal rodoviário as estradas, ruas e pontes, já no ferroviário, temos as linhas férreas, as estações ferroviárias e pontos de operação ferroviária. No aquaviário, temos os portos, que são fundamentais para que sejam feitos o embarque e desembarque, o carregamento e o descarregamento de carga. No modal aeroviário, temos os aeroportos e, por último, no dutoviário as instalações industriais. A todo esse conjunto chama-se infraestrutura. Logo, entende-se que o conceito de transporte vai muito além dos veículos, dado que compreende uma infraestrutura muitíssimo grande e importante para que as operações ocorram da melhor forma possível.

Em relação à questão de veículos no modal rodoviário, quando se fala em transporte de carga, temos os caminhões, veículos de passeio, motos e diversos outros que podem auxiliar nesse processo de transporte rodoviário. No trecho seguinte, os autores enfatizam a onipresença dessa modalidade de transporte no Brasil.

É o mais expressivo no transporte de cargas no Brasil, atingindo praticamente todos os pontos do território nacional, pois desde a década de 50 com a implantação da indústria automobilística e a pavimentação das rodovias, esse modo se expandiu de tal forma que hoje é o mais procurado. Difere do ferroviário, pois se destina principalmente ao transporte de curtas distâncias de produtos acabados e semiacabados. Por via de regra, apresenta preços de frete mais elevados do que os modais ferroviário e hidroviário, portanto, sendo recomendado para mercadorias de alto valor ou perecíveis. Não é recomendado para produtos agrícolas a granel, cujo custo é muito baixo para este modal (Ribeiro; Ferreira. 2002, p.2).

No transporte ferroviário, temos os vagões e locomotivas, no aquaviário temos os navios, barcos, balsas e no aéreo temos os aviões, helicópteros e, atualmente, com o uso da tecnologia até mesmo drones estão incluídos nessa forma de transporte. No dutoviário temos os dutos tubulações.

Segundo Ribeiro e Ferreira (2002):

A utilização do transporte dutoviário é ainda muito limitada. Destina-se principalmente ao transporte de líquidos e gases em grandes volumes e materiais que podem ficar suspensos (petróleo bruto e derivados, minérios). A movimentação via dutos é bastante lenta, sendo contrabalançada pelo fato de que o transporte opera 24 horas por dia e sete dias por semana. Os direitos de acesso, construção, requisitos para controle das estações e capacidade de bombeamento fazem com que o transporte dutoviário apresente o custo fixo mais elevado. Em contrapartida, o seu custo variável é o mais baixo, nenhum custo com mão de obra de grande importância. É, portanto, o segundo modal com mais baixo custo, ficando atrás apenas do modo de transporte hidroviário. Como vantagens, o transporte dutoviário se apresenta como mais o confiável de todos, pois existem poucas interrupções para causar variabilidade nos tempos e os fatores meteorológicos não são significativos. Além disso, os danos e perdas de produtos são baixos. Como desvantagem está a lentidão na movimentação dos produtos, o que inviabiliza seu uso para o transporte de perecíveis. (Ribeiro e Ferreira, 2002, p. 4)

Assim sendo, quando se fala em transporte não estamos falando só no desenvolvimento das empresas, mas também da sociedade, pois são elementos estratégicos que trazem desenvolvimento para ambas as partes. Se analisarmos os países que são classificados como desenvolvidos, esses são os que possuem uma estrutura de transporte muito bem desenvolvida. Logo, podemos observar que uma boa rede de transportes é algo totalmente necessário para as sociedades de um modo geral. Conseqüentemente, se um país quiser prosperar e alcançar bons resultados econômicos, precisa passar pelo desenvolvimento dos transportes, ou seja, é preciso investir em transporte para que haja prosperidade.

5.5. Qual a importância do transporte para a logística?

De acordo com Bassan (2016):

A dinâmica da economia e o constante aumento da circulação de pessoas e produtos implicam a necessidade de um melhor sistema de transporte. Os consumidores, cada dia mais exigentes, demandam uma logística contemporânea, com curto tempo de entrega, além de qualidade, confiabilidade e cuidado no manuseio dos bens. (Bassam, 2016, p. 432.)

Entender o funcionamento e as características dos meios de transportes é elemento chave para o crescimento e prosperidade de uma empresa. Desse modo, o profissional de logística deve ter total conhecimento a respeito dos modais de transportes e suas características, pois, com essa informação poderá tomar decisões mais corretas sobre os custos logísticos, sobre a definição do canal de distribuição e a roteirização de suas cargas.

Com relação ao fluxo de material, temos no conceito de logística três personagens importantíssimos, que são: os fornecedores, a empresa e os clientes. Trata-se de três personagens que interagem entre si para que cada um alcance seus objetivos. Assim, para que os fornecedores entreguem os materiais para a empresa é preciso os transportes e para que a empresa possa entregar os seus produtos aos clientes é necessário também os transportes.

Logo, o transporte é essencial, pois é o meio que faz a conexão entre fornecedores, empresas e clientes, permitindo o fluxo de produtos e materiais. Nesse sentido, só será possível que a empresa entregue seus produtos aos clientes através do transporte e o mesmo acontece com os fornecedores, que só podem entregar materiais às empresas para que elas façam seu processo produtivo através do transporte. Portanto, conhecer a logística de transporte é fundamental para se obter bons resultados.

5.6. O que é logística de transportes?

A logística de transportes é uma subdivisão da logística responsável pelos transportes de produtos. Noutras palavras, é a área responsável por encontrar a melhor opção de transporte, considerando aspectos como segurança, agilidade e custos.

A logística é dividida em cinco campos de entendimento: primeiramente o transporte e a distribuição. Essas duas primeiras divisões andam juntas, pois uma interfere na outra de maneira muito direta. Além disso, temos a parte de armazenagem, a logística reversa e a logística empresarial.

Então, quando se fala de logística de transporte temos que pensar em três diferentes objetivos, quais sejam, elevar o nível de serviço, reduzir custos e aumentar a segurança. Assim, a logística de transporte visa alcançar esses três objetivos; ela é o meio que faz com que o produto chegue dentro daquele prazo acordado com o cliente e preservando toda sua característica e conservação. É através do transporte que será cumprido o prazo com o cliente, de modo que esse irá se manter satisfeito nesse relacionamento, nesse processo comercial junto à empresa. Temos também a questão da redução de custos, ou seja, o transporte representa até 60 % de todo o custo logístico da empresa, isto é, dois terços de todo custo logístico.

Para isso, é necessário fazer uma gestão bem eficiente e eficaz dentro dessa área, para que os custos não sejam elevados e a margem da empresa acabe ficando muito pequena, tornando, assim, o negócio por vezes até inviável. Logo faz-se necessário uma gestão muito bem estruturada, planejada e aplicada para que se alcance resultados significativos.

Temos também a questão da segurança. Portanto, quando se fala em transporte, estamos falando da segurança dos produtos, das pessoas que estão envolvidas nesse processo, e da segurança de terceiros — dado que o transporte se estende às áreas internas de uma empresa, relacionando-se com o meio ambiente e a sociedade. Então, quando se fala em transporte, deve-se pensar na segurança dos produtos, para que cheguem aos clientes de maneira íntegra, e também na segurança de pessoas, pois é necessário que pessoas executem o processo de transporte. Adicionalmente, também estamos falando na segurança da sociedade, pois o transporte é uma das principais causas de acidentes envolvendo pessoas, ambientes que geram diversos transtornos, tristezas, etc.

Assim, é preciso pensar em estratégias para alcançar esses três objetivos em se tratando de logística do transporte. Noutras palavras, é a área responsável por encontrar a melhor opção de transporte, considerando aspectos como segurança e agilidade — que consiste em garantir a entrega dentro do prazo estabelecido ou mesmo superar a expectativa do cliente.

Na questão dos custos é necessário que se aprenda o suficiente, pois é uma área que prende muitos recursos, o que implica um custo muito grande para a operacionalização. Dessa forma, entender o conceito de logística do transporte, a sua aplicação dentro da empresa e sua importância é algo essencial.

5.7. Quais os principais desafios da logística de transportes?

O primeiro ponto é a questão da falta de infraestrutura. Quando se fala em infraestrutura, estamos nos referindo aos cinco diferentes modais de transporte, e com relação ao Brasil uma característica que tem de ser levada em consideração é a predominância do modal rodoviário dentro da matriz de transporte. O modal rodoviário abrange cerca de 60% de todo transporte de carga realizada no Brasil, predominando em relação aos outros modais em virtude de um incentivo realizado na década de 50 pelo governo brasileiro com intuito de atrair montadoras

de automóveis para o país. Em função disso, foi feita uma malha rodoviária, iniciando-se obras ao longo de todo o país.

Atualmente, portanto, existe uma predominância no modal rodoviário. Entretanto, a nossa infraestrutura em estradas e rodovias é muito precária, o que torna a operacionalização da rodoviária muito perigosa e desgastante para as empresas no que diz respeito ao excesso de manutenção e à perda de produtos. Com isso, observa-se que a falta de infraestrutura no modal rodoviário, que é o principal meio de transporte, afeta em muito os resultados das empresas, e tal predominância prejudica também os incentivos em investimentos em outros modais, como a linha férrea. A malha ferroviária foi construída há muitos anos no Brasil e desde então só estamos perdendo, dado que há pouco investimento nesse setor. Além disso, a quantidade de portos e aeroportos para um país do tamanho do Brasil é muito pequena, quando comparado com países desenvolvidos. Portanto, é notória a necessidade de investimento não só no modal rodoviário, como também nos outros modais, para que a nossa estrutura de transporte atinja o nível ideal. Nesse sentido, a prosperidade econômica da sociedade brasileira e o consequente crescimento das empresas depende da superação desses desafios relacionados à infraestrutura.

Para Sukessada e Silva (2017, p. 01) “Os modais de transporte representam um ponto crítico; quando analisado o custo logístico com transportes, tais custos impactam diretamente no mercado”.

Temos também a segurança dos transportes que pode ser uma consequência dessa falta de infraestrutura. Uma rodoviária, por exemplo, pode ser muito perigosa e visada por ações criminosas, a exposição a acidentes pode também ser muito grande. Portanto, a segurança é algo que os profissionais de logística e gestores das empresas têm que ter total atenção para tomar ações no sentido de tentar reduzir e minimizar a exposição à falta de segurança.

Existe, por outro lado, a questão de selecionar o modal de transporte ideal. Apesar da predominância do modal rodoviário, existem alternativas a esse tipo de transporte, seja modal aeroviário, aquaviário ou ferroviário. Entretanto, o profissional de logística tem de avaliar as diferentes características do tipo de transporte, do produto e, ademais, as características da região, para só então tomar a melhor decisão. Por vezes, optar pelo modal de transporte aquaviário via navegação ou mesmo ferroviário torna o transporte mais barato e com isso se consegue transportar um volume muito maior. É necessário, portanto, fazer uma análise para de fato saber se o modal rodoviário é a melhor opção de transporte.

Além disso, temos a questão das novas tecnologias, os veículos ao longo do tempo têm se desenvolvido bastante, surgindo no mercado veículos bem melhores, com maior capacidade de carga e mais rápidos, tornando os transportes mais ágeis, seguros e com capacidade maior.

Há também a questão de monitoramento dos transportes, as questões de inteligência envolvendo a análise de dados e análise de processos. Logo, todo esse processo envolvendo coleta de dados e tecnologia permite que os gestores tenham informações cada vez mais claras e corretas. A partir desse sistema tecnológico, podem tomar decisões mais assertivas no sentido da logística de transporte.

E por fim, os combustíveis têm valores onerosos para as empresas, além de oscilar muito. Logo, é necessário que a empresa tenha um desprendimento de recurso financeiro muito grande nesse sentido, embora saibamos, contudo, que esse não é o único percalço. Isso por si só constitui um desafio, pois não permite que as empresas realizem um planejamento preciso; não existe garantia que o planejamento será cumprido e, conseqüentemente, não se pode saber de fato quais serão os gastos futuros.

Portanto, essa oscilação dos preços dos combustíveis também é algo a ser considerado. Nesse sentido, os profissionais da logística precisam entender o conceito da logística de transporte, a sua importância, os objetivos e os seus desafios, para que com toda essa informação possam de fato estruturar a sua gestão, de modo a alcançar um bom nível de serviço ao cliente, reduzindo custos e aumentando a segurança de sua operação.

Segundo Menchik (2010):

De forma resumida, temos o transporte como a interface dos elos de uma cadeia de suprimento realizando um fluxo físico das mercadorias que podem ser transportadas por diversos tipos de modais a serem organizados de acordo com a melhor configuração para: proporcionar o melhor nível de serviço ao cliente; possibilitar o menor custo total possível. (Menchik, 2010, p. 26)

5.8. Tipos de veículos do modal rodoviário

5.8.1 Veículo utilitário

Trata-se de veículos usados para transportar cargas leves, realizar fretes a curta distância ou dentro de regiões metropolitanas. Essa é uma categoria ampla e inclui por exemplo: vans, furgões e caminhonetes.

Figura -1 Peugeot Boxer Cargo



Fonte: Divulgação/Peugeot

5.8.2 Veículo urbano de carga – VUC

Os veículos urbanos de carga — VUC — são os modelos de caminhões de menor porte. Sendo assim, trata-se de um automóvel adaptado para circulação em grandes áreas urbanas. Cada município com sua legislação específica pode estipular suas próprias normas sobre os limites de tamanho e peso para que o VUC transite dentro de cidades.

Figura 2 – JAC V 260



Fonte: Divulgação/Mercado Livre

5.8.3 Caminhão Toco

Esse tipo de caminhão tem 2 eixos, um frontal e um traseiro. Em geral, eles geralmente são usados para transportar cargas secas e produtos diversos. Além disso, o caminhão toco é muito utilizado como baú no transporte de mudanças e cargas em geral e em muitos casos são dotados de caçamba para transporte de areia, pedra, argamassa e outros materiais do gênero.

Figura 3 – Caminhão Toco 3/4



Fonte: Sandri – caminhões e carrocerias

5.8.4 Caminhão Truck

Também conhecido como caminhão pesado, 6x2 ou trucado, este veículo se destaca pelo seu eixo duplo na carroceria. Dessa maneira, um dos eixos traseiros recebe a força do motor e traz maior desempenho ao veículo. Sua carroceria pode ser de diversos tipos, como o baú, graneleira, sider, grade baixa, entre outros.

Figura 4 – Diamond 52306 Caminhão Truck Baú



Fonte: Divulgação/ Amazon

5.8.5 Caminhão Bitruck

É um caminhão que possui quatro eixos, o que faz com que ele tenha um melhor desempenho e possa transportar cargas maiores. Dessa maneira, esse veículo é muito utilizado para transportar cargas secas e também pode atender outros tipos de operações.

Figura 5 - Bitruck 8x2



Fonte: Divulgação/Caminhões e carretas

5.8.6 Cavalo Mecânico com Tres eixos

O cavalo mecânico 6x2 também pode ser chamado de carreta LS ou cavalo mecânico trucado, ele é bastante versátil, sendo adequado para levar diversos tipos de cargas. Ele tem três eixos, um dianteiro e dois traseiros.

Figura 6 – VWCO cavalo-mecânico 6x2 com tração eixo.



Fonte: estradão/ estadoao

5.8.7 Cavalo Mecânico Traçado

Este tipo de veículo de carga possui muitas semelhanças com o anterior é conhecido como 6x4 ou cavalo mecânico LT, sendo que o grande diferencial dele é o fato de os dois eixos traseiros possuírem tração.

Figura 7- Caminhão Traçado 6x4 Cavalos Mecânicos



Fonte: Tratores e Colheitadeiras

5.8.8 Tipos de Semirreboques – são complementos dos cavalos

- Porta – container: serve como base para transportar containers que podem ou não estar carregados. Eles se dividem em quatro tipos de 20 e 40 pés convencionais e 20 e 40 rebaixados.
- Carreta aberta: é o tipo mais comum desse equipamento. É indicado para o transporte de cargas soltas, caixarias, tambores, etc.
- Sider: é o semirreboque tipo lonado que impede que a carga tenha contato com o ambiente externo facilitando a descarga por suas laterais.
- Baú Alumínio: esse tipo de semirreboque possui vedação especial para transporte de produtos que necessitam de ambientes hermeticamente fechados.
- Prancha Rebaixada: são usados para o transporte de cargas excedentes de altura, largura ou peso, como tratores, caixarias, máquinas indústrias entre outras.
- Tanque: utilizado para trabalho de fluidos líquidos e gases em geral.

5.9. Tipos de carga

Em se tratando de logística de transportes, carga é um conjunto de mercadorias que serão transportadas. As mercadorias são divididas em produtos acabados ou matérias primas. Para auxiliar na escolha deve-se sempre levar em consideração o tipo de carga, ou seja, o que está sendo transportado.

5.9.1 Cargas alimentícias

As cargas alimentícias caracterizam o transporte de alimentos. Por se tratar do transporte de um item muito crítico e essencial a toda população, é necessário uma série de cuidados por parte dos responsáveis para esse tipo de transporte.

De modo geral, esse tipo de carga é subdividido em três categorias; perecíveis, não perecíveis e congelados.

5.9.2 Perecíveis

As cargas perecíveis, como o nome sugere, estão expostas ao risco de se perderem e estragarem com o tempo. São exemplos dessa categoria:

- Frutas: banana, uva, manga e pêsego.
- Legumes: batata, cenoura e pimentão.

5.9.3 Congelados

Os produtos perecíveis congelados são aqueles que passaram por um processo de resfriamento intenso até a formação de gelo, visando principalmente a preservação de suas propriedades. Exemplos:

- Carne bovina congelada;
- Aves e cortes congelados;
- Alimentos congelados, como; lasanha e pão de queijo.

5.9.4 Não perecíveis

Ao contrário dos alimentos perecíveis, os alimentos não perecíveis têm menos água e composição e prazo de validade maior, o que reduz o crescimento de microrganismos que prejudicam os alimentos. Nesse sentido, mesmo possuindo maior durabilidade, alimentos não perecíveis devem ficar em locais secos, ventilados e protegidos do calor excessivo e da umidade.

5.9.5 Cargas a granel

Os produtos a granel são aqueles que ainda não estão utilizados. Existem dois modelos de cargas a granel, sendo eles: líquido e sólido.

5.9.6 Granel líquido

A carga a granel líquido não é perigosa e, em geral, corresponde a sucos, leite, água potável e outros produtos líquidos transportados em embalagem.

5.9.7 Granel sólido

Já a carga a granel sólido é característica de matérias-primas, como areia, pedras, minério de ferro, carvão, etc. Além disso, existem também alimentos classificados para este modelo de carga, tais como: soja, milho e feijão. Em geral, os veículos possuem carrocerias abertas e são conhecidos como graneleiros.

5.9.8 Cargas vivas

Considera-se carga viva o transporte de animais, como vacas, cavalos, galinhas e porcos. Trata-se de um modelo de transporte delicado e que exige um alto nível de especialização e treinamento dos operadores logísticos que lidam com a carga.

5.9.9 Cargas indivisíveis e excepcionais de grande porte

Trata-se de produtos que não podem ser divididos e que possuem grandes pesos e dimensões, como:

- Vagões;
- Guindastes;
- Máquinas agrícolas;
- Máquinas de uso industrial;
- Transformadores e

- Reservatórios de alimentos.

5.9.10 Cargas secas

A carga seca é formada por produtos industrializados. Para esse tipo de carga não é necessária nenhuma adequação ou característica especial do veículo.

Dentro dessa categoria encontram-se uma infinidade de produtos dos quais podemos destacar:

- Produtos derivados do aço;
- Produtos derivados do plástico;
- Produtos derivados da madeira e
- Materiais para construção.

5.9.11 Cargas perigosas

Esse tipo de carga é uma das mais delicadas para o transporte, dado que gera risco à saúde das pessoas envolvidas e ao meio ambiente. Dessa maneira, para o transporte desse tipo de carga é necessário veículos especiais e transportadores devidamente treinados e capacitados, além de sinalização adequada. Os principais produtos perigosos são: explosivos, como fogos de artifícios;

- Gases inflamáveis, como o gás de cozinha;
- Gases tóxicos, como o enxofre e a amônia;
- Líquidos inflamáveis, como o álcool, a gasolina, e materiais radioativos.

6. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Esta seção refere-se à metodologia utilizada para realização desta pesquisa. Aqui serão apresentados a natureza da pesquisa, a estratégia utilizada para coleta de dados e a definição da amostra para a pesquisa.

6.1. Pesquisa documental

A fundação teórica se deu através de livros indicados pelo orientador, revistas, sites e teses sobre o tema “gerenciamento de transportes de mercadorias”.

6.2. Pesquisa de campo qualitativa

De acordo com Soares (2019, p. 169): “a pesquisa qualitativa quase sempre é avaliada como o tipo de metodologia onde os conceitos levantados são imensuráveis”. “De fato, a pesquisa qualitativa se expressa mais pelo desenvolvimento de conceitos a partir de fatos, ideias ou opiniões, e do entendimento indutivo e interpretativo que se atribui aos dados descobertos, associados ao problema de pesquisa” (Soares, 2019, p. 169).

O tipo de pesquisa é exploratório, porque trata de um fenômeno pouco conhecido. A investigação exploratória é realizada em áreas em que haja pouco conhecimento e não comporta hipóteses, que podem apenas surgir durante ou ao final da pesquisa (Vergara, 2000). E trata-se de uma pesquisa de campo porque baseou-se em entrevistas para investigar opiniões de comerciantes que atuam em determinada área, na qual o fenômeno sob investigação ocorre. É uma investigação empírica através da qual se busca a informação diretamente junto à população pesquisada.

A pesquisa de campo se dará através de entrevistas com comerciantes do município em estudo. O instrumento utilizado para coleta de dados foi, portanto, a entrevista, buscando os dados dos donos de negócios que trabalham por conta própria. A estrutura do roteiro das entrevistas — que se encontram nos anexos desta monografia — remete-se à elaboração padronizada, por via da qual todas as perguntas apresentadas aos entrevistados foram exatamente iguais, com as mesmas palavras e seguindo a mesma ordem, de modo a assegurar

que todos respondessem às mesmas questões. Os tipos de perguntas foram “semiabertas”, as quais dão possibilidades de resposta livre, porém guiadas por um roteiro, onde o pesquisado fala sobre o tema que lhe é proposto. As entrevistas foram gravadas a pedido dos entrevistados, mas as transcrições não poderão ser neste trabalho anexadas por motivos pragmáticos.

Foram entrevistados sete comerciantes, cada um de ramos diferentes, agropecuária, farmácia, confecções, eletrodomésticos, gêneros alimentícios e transporte. No quesito transporte foram feitas entrevistas numa empresa de ônibus e também com alguns “pirateiros”. Quando foi perguntado qual o principal desafio enfrentado com a logística de mercadoria, todos se remeteram às precárias condições da rodovia. Outro ponto importante é a escassez de tecnologia, que dificulta a comunicação dos fornecedores com os comerciantes. Os entrevistados não vêem uma boa perspectiva futura com relação à logística de transporte de mercadorias, se não houver a conclusão e manutenção da BR 156.

Inicialmente será exposta uma breve apresentação dos sujeitos participantes desta pesquisa e para garantir-lhes o anonimato a identificação foi feita por números com o objetivo de diferenciá-los.

Posteriormente, serão apresentados os objetivos de cada pergunta, seguidos pela análise das respostas obtidas. As perguntas são específicas, diretas e ligadas às características, opiniões pessoais e experiências vividas pelos comerciantes e transportadores, uma vez que atualmente todos estão atuando em seus negócios.

Os entrevistados possuem o próprio negócio localizado no bairro Central, da cidade de Oiapoque. Esse local foi escolhido devido aos pesquisadores trabalharem nessa proximidade e conhecerem as pessoas que satisfazem o critério da pesquisa.

6.3. Recursos Técnicos

Como recursos técnicos foram utilizados gravadores, câmeras fotográficas para o registro de entrevistas. Para a parte de edição serão utilizados os programas Adobe Indesign, Adobe Page Maker, Adobe Photoshop e Corel Draw.

7. RESULTADOS E DISCUSSÃO

7.1. Análise dos Modais Utilizados

Segundo informações disponíveis no site do Tribunal de Contas da União, no Brasil, de todos os modais de transporte possíveis, o mais utilizado é o transporte rodoviário, em torno de 61% de uso, seguido do ferroviário com 19,5%. O modal rodoviário, apesar de ser o mais usado, não é mais eficiente devido a quesitos como frota e estradas. Em relação a estradas, por exemplo, cerca de 15% apresentam-se como péssimas, 24% ruins e 35% deficientes. Aliado a este problema temos a frota envelhecida, composta por caminhões com mais de 11 anos de uso que totalizam mais de 1.200.000 veículos em atividade.

7.2. Análise das entrevistas

As entrevistas foram feitas com base em questionários específicos para cada entrevistado. Foram feitos três tipos de questionários: um para os comerciantes, um para os “pirateiros”, que são os transportadores informais, e um para uma empresa de ônibus, que além de transportar pessoas, faz o transporte de mercadorias. A quantidade de perguntas variou de acordo com o questionário. Elaboramos de dez a vinte questões, acerca do ramo de atuação, dos tipos de mercadorias transportadas, dos desafios logísticos enfrentados, e da frequência com que as mercadorias chegavam até o município.

O nosso intuito foi coletar dados sobre as dificuldades e os desafios que a população e, principalmente, os comerciantes de Oiapoque enfrentam para que chegue mercadoria até seus estabelecimentos. São quatro os objetivos desses questionários. Primeiramente, mostrar as dificuldades no gerenciamento de mercadorias, enfrentadas pelos comerciantes, em virtude da falta de pavimentação em parte da BR 156, que liga Macapá a Oiapoque. Em segundo lugar, apresentar como cada comerciante consegue lidar com os atrasos e avarias em sua mercadoria, sendo fato que muitas vezes as demandas não são atendidas, e muitas vezes o produto volta ao seu lugar de origem devido a avarias que aconteceram durante o percurso.

Em terceiro lugar, apresentar as perspectivas dos transportadores em relação ao transporte de mercadorias, mais especificamente, como conseguem lidar com a segurança de suas cargas numa rodovia coberta de problemas como buracos, lamas e pontes precárias. E por fim, verificar se há uma solução plausível para que a vida no transporte de mercadorias tanto dos comerciantes quanto dos transportadores possa melhorar e trazer mais facilidade desses serviços para ambos.

Com relação aos entrevistados, no total foram entrevistadas sete pessoas. No caso dos comerciantes, são donos do próprio negócio, cada um com seu ramo de atuação. Entrevistamos pessoas do ramo farmacêutico, do agronegócio, de supermercados, de móveis e eletrodomésticos. Já no caso dos transportadores, entrevistamos pirateiros — que são os transportadores informais —, e o gerente de uma das companhias de ônibus que opera no município.

Ao analisar os questionários com as respostas dos entrevistados, podemos constatar que todos têm um problema em comum, qual seja, o percurso da capital Macapá ao município de Oiapoque. Observamos que todos, tanto os comerciantes como os transportadores, passam por dificuldades nesse trajeto, principalmente na parte em que não há pavimentação. Mais especificamente, um dos problemas comuns são as mercadorias que muitas vezes chegam com avarias, quebradas, amassadas, arranhadas, e molhadas. Isso os prejudica porque todos esses percalços têm um custo. Se uma mercadoria chega com avaria, muitas vezes o comerciante precisa fazer novamente o pedido para que seja possível abastecer seu comércio.

Outro problema em comum é o atraso nas entregas; os comerciantes são os que mais sofrem com os atrasos nas entregas, pois eles têm demandas para cumprir, e se o produto não chega no tempo certo, acaba havendo carência de produtos no estabelecimento. O que acontece, portanto, é que eles não conseguem atender a demanda de um cliente que pediu um produto. Isso já aconteceu, por exemplo, no caso do comerciante do ramo de móveis e eletrodomésticos. Outra situação é que 99% dos entrevistados utilizam os caminhões para trazer sua mercadoria de Macapá, e apenas 1% não utiliza esse meio de transporte — é o caso, por exemplo, do farmacêutico, que utiliza apenas os ônibus e os pirateiros.

Devido a fragilidade da carga (medicamentos), o cuidado deve ser maior. Portanto, todos os comerciantes utilizam caminhões e, numa situação de emergência, utilizam também os pirateiros para trazerem suas mercadorias.

As despesas com o preço dos combustíveis também afetam a eficiência no gerenciamento do transporte, uma vez que a diferença de valor por litro no município de Oiapoque é muito mais caro comparado ao de Macapá. Por exemplo, tendo em vista que o combustível utilizado pelos transportadores é o óleo diesel — e que o valor dele em Oiapoque é de R\$8,50 a R\$9 o litro, sendo que em Macapá o mesmo combustível pode ser encontrado por até R\$6 —, há uma diferença de mais de dois reais por litro, o que torna mais viável o abastecimento desses caminhões e Pick-ups em Macapá. Portanto, a maioria dos transportadores preferem encher o tanque dos seus carros e caminhões em Macapá e, adicionalmente, comprar galões para acrescentar combustível ao longo do caminho, para que não seja necessário o abastecimento em Oiapoque, já que o custo é maior.

Essa circunstância constitui mais um percalço colocado ao trabalho executado por esses trabalhadores, além da distância que este município tem da capital. Tudo isso, somado a não pavimentação de um trecho do caminho causam ainda mais transtornos para a comunidade oiapoqueense e seus comerciantes.

As diferenças que há nas respostas aos questionários são: os intervalos de tempo com que as mercadorias chegam no estabelecimento. Por exemplo, no setor agrícola, chega mercadorias a cada 7 dias, já no setor de móveis e eletrodomésticos, as mercadorias chegam pelo menos 3 vezes ao mês. No setor de supermercado, as mercadorias chegam semanalmente. Desse modo, a frequência no recebimento de mercadorias é peculiar de cada comerciante. Outra diferença é a perspectiva que eles têm sobre os problemas enfrentados, e o modo com que cada lida para solucionar as suas dificuldades. Outro ponto que difere muito em cada um dos entrevistados diz respeito aos problemas enfrentados com a segurança das mercadorias.

Em relação à segurança das mercadorias que vêm da capital para Oiapoque, a maioria dos comerciantes acredita que tal segurança é imprevisível, ou seja, é imprevisível o modo como essas mercadorias chegarão em Oiapoque. Segundo eles, isso depende muito de como a estrada estará. Se estivermos em período chuvoso, sabemos que há riscos de atoleiros e buracos. Além do que, a estrada pode acabar por ficar escorregadia, comprometendo a segurança dos viajantes que fazem esse trajeto. Já no verão, a poeira é o grande problema, pois a visibilidade fica reduzida, principalmente na parte da noite.

Portanto, esses problemas tanto climáticos como rodoviários prejudicam a segurança das mercadorias, já que há possíveis riscos de caminhões tombarem, de carros capotarem, de

pontes quebrarem enquanto o veículo passa por cima. São diversos fatores que podem influenciar a segurança das mercadorias.

Vários entrevistados ressaltaram que apesar de ser verdade que atualmente esse trecho da BR 156 sem pavimentação está em melhores condições do que estava há dois anos atrás, existem outros problemas a serem observados, como, por exemplo, a falta de sinalização, a poeira, a lama e os buracos ainda afetam os transportes. A sinalização precária faz com que os motoristas andem sem rumo; para aqueles que já conhecem, não há tanto problema, mas para aqueles que não estão acostumados, viajar à noite se torna um desafio.

Pode-se observar que o único setor de comércio que não utiliza caminhão para transportar suas mercadorias é o setor de farmácia. Isso ocorre devido ao fato de as farmácias no município serem independentes, ou seja, não serem como as grandes empresas que têm seus próprios veículos de transporte; essas farmácias têm seus próprios donos, e dependem de transportadores que façam esse serviço de trazer as mercadorias. Dado se tratar de medicamentos e produtos frágeis, é inviável que eles sejam transportados por caminhões comuns, pois em caminhões comuns há vários outros tipos de mercadorias, podendo haver mercadorias que danifiquem os medicamentos.

Por isso, é mais viável e mais seguro que esses tipos de mercadorias sejam transportadas pelos pirateiros e por ônibus. Existe, dependendo de cada setor de comércio, a demanda por chegada de mercadorias, e com isso, quanto mais vezes é necessária a vinda de mercadorias para o município de Oiapoque, maiores são os custos dos comerciantes, pois assim têm que pagar o frete mais vezes.

Passando para a parte dos transportadores, temos dois grupos de entrevistados, o grupo dos pirateiros e o grupo das companhias de ônibus. Observamos certas semelhanças entre esses dois grupos, quais sejam, todos os dois grupos transportam cargas variadas, de diferentes tamanhos e pesos. Ambos têm a preocupação de não transportar coisas ilícitas, mas quem tem o maior controle neste aspecto são as companhias de ônibus. Outra semelhança é que os dois grupos enfrentam os perigos pelo percurso e os possíveis custos adicionais resultantes de imprevistos, tais como pedras que podem rasgar pneus, a roda do veículo que pode entortar por batidas em buracos e, claro, o preço alto dos combustíveis.

Nesse caso, especificamente, a empresa de ônibus não faz como os pirateiros, que compram o combustível em galões antecipadamente em Macapá. No caso das empresas de ônibus há a necessidade de abastecer no próprio município, aumentando o custo quando a frota sai de Oiapoque em direção a Macapá. A diferença principal dos transportadores via ônibus para os pirateiros, é que os ônibus são transportadores formais, possuem CNPJ e são registrados, ao passo que os pirateiros são informais, não possuem qualquer tipo de associação ou CNPJ. Eles apenas têm seus grupos. O transporte tanto de pessoas como de mercadorias acontece por meio de contatos já conhecidos.

As pessoas que não conhecem bem esse modo de transporte apresentam um certo tipo de receio e desconfiança, por se tratar de transportadores que ficam em determinados pontos da cidade, servindo a comunidade com muito trabalho, porém fora de um aparato comercial-formal. Isso causa, inevitavelmente, um certo pensamento de dúvida. Apesar de tudo, no entanto, os pirateiros são bem requisitados na cidade, e há uma certa demanda dos seus serviços.

Com base no que todos os entrevistados responderam, podemos afirmar que o maior problema de todos os desafios enfrentados no transporte de mercadorias para Oiapoque está relacionado inevitavelmente ao trecho, de aproximadamente 600Km, que liga a capital Macapá a esse município. E parece correto afirmar, de igual forma, que o maior desafio está relacionado, especificamente, ao trecho de mais de 100km sem pavimentação. Essa falta de pavimentação é responsável pela demora na chegada dos produtos, pelas avarias, pelos transtornos, e pelos preços altos. e em comum semelhança

Todos os entrevistados afirmaram que a pavimentação completa da rodovia melhoraria significativamente as condições do transporte de mercadorias para Oiapoque. Todos estimam que os preços cairiam, os custos diminuiriam, o tempo de viagem seria menor, e até os índices de avarias em mercadorias seriam menores. Todos acreditam que isso tudo seria possível com a rodovia integralmente pavimentada, sinalizada, e sem pontes precárias de madeira. Entretanto, será que tal previsão está correta? Será que de fato com toda pavimentação da BR 156, a vida dos oiapoqueenses seria melhor do que está agora? O que nós sabemos é que muitas dificuldades são enfrentadas devido à não pavimentação, mas como seria se esse problema fosse resolvido? Podemos afirmar que o preço dos combustíveis, os valores dos fretes, e a circulação de veículos sofreriam alteração? Sabemos que o estado do Amapá tem sua peculiaridade por ser isolado do restante do país, ou seja, só se chega até aqui por avião ou navio, e isso por si só já dificulta o transporte das mercadorias.

Ao falar da circulação de caminhões da capital até Oiapoque, podemos afirmar que haverá uma circulação maior do que temos hoje? Ou será que por ser um estado em desenvolvimento econômico ainda assim haveria percalços? Com relação aos fretes que são cobrados para a mercadoria chegar até o município, os valores sofreriam uma mudança? Será que por chegar mais rápido, o valor diminuiria? Atualmente, quando não há empecilhos pelo caminho, um caminhão chega a fazer uma viagem de 10 a 12 horas para chegar ao Oiapoque.

Podemos afirmar que com a pavimentação esse tempo sem dúvida diminuiria. Contudo, seria o bastante para a mudança nos valores dos fretes cobrados, ou continuaria devido à distância? Como ficaria a situação em relação aos pirateiros? Esse ramo deixaria de existir, ou será que, devido ao fato de muitos comerciantes necessitarem — e devido também ao fato de acesso ao próprio Amapá ser mais complexo —, eles continuariam trabalhando? Sabemos que eles que são os socorros dos comerciantes para que suas mercadorias cheguem mais rápidas, se eles deixassem de existir, qual o impacto econômico que isso causaria?

7.3. Algumas especulações

E por fim, vale a pena considerarmos quais serão os efeitos da chegada da Petrobras no município. Segundo uma matéria elaborada pela CNN Brasil, publicada em dezembro de 2023, haverá um impacto econômico no município de uma maneira bastante significativa. A circulação de veículos poderá aumentar, portanto, devido a isso. Contudo, a pavimentação ainda não aconteceu, e a previsão de ocorra é algo ainda incerto.

Podemos nos perguntar, assim, se a chegada da Petrobras no município implicará uma pressão para que essa pavimentação possa ser finalizada o quanto antes. Parece óbvio que a circulação de veículos irá aumentar, embora não saibamos ao certo o quanto.

Desse modo, a chegada da Petrobras ao município de Oiapoque, localizado no extremo norte do Brasil, pode trazer uma série de efeitos positivos para o transporte de mercadorias na região, contribuindo para o desenvolvimento econômico e social local. Primeiramente, a instalação de operações da estatal no município tende a impulsionar melhorias na infraestrutura de transporte, como rodovias, portos e vias de acesso, essenciais para o escoamento de equipamentos e insumos necessários às atividades da empresa. Essas melhorias não apenas atendem às demandas logísticas da Petrobras, mas também beneficiam a população local e os

pequenos empreendedores, que poderão usufruir de estradas mais seguras e eficientes, reduzindo custos e tempos de deslocamento.

Além disso, a movimentação econômica gerada pela presença da Petrobras deve estimular investimentos em novos meios de transporte, como ampliação da frota de caminhões e embarcações, potencializando a capacidade de transporte de mercadorias tanto no âmbito regional quanto em conexões interestaduais e internacionais. Essa expansão logística pode facilitar o escoamento de produtos agrícolas, pescados e artesanatos locais para mercados mais amplos, promovendo a integração econômica do município.

Outro impacto positivo está no fortalecimento da economia local, com a criação de empregos diretos e indiretos no setor de transporte, como motoristas, operadores de maquinário e trabalhadores portuários, o que contribui para a qualificação da mão de obra e a geração de renda. A chegada da Petrobras também pode atrair outras empresas e fornecedores que busquem atender às demandas da estatal, ampliando as cadeias de suprimento e diversificando as rotas de transporte disponíveis.

Por fim, o desenvolvimento de infraestrutura promovido pela Petrobras pode fomentar uma maior conexão de Oiapoque com o restante do Brasil e com a Guiana Francesa, devido à sua localização estratégica na fronteira, favorecendo o comércio transfronteiriço. Esse panorama de melhorias no transporte de mercadorias tende a transformar positivamente a dinâmica econômica de Oiapoque, tornando-a uma região mais acessível e competitiva, além de proporcionar benefícios sociais, como maior oferta de produtos e redução de preços para os consumidores locais.

Assim, a presença da Petrobras pode se tornar um marco para o progresso logístico e socioeconômico do município, promovendo crescimento sustentável e integração regional, embora saibamos que possíveis efeitos negativos — como possíveis desastres ambientais — também podem vir a ocorrer.

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em resumo, a pesquisa buscou analisar os desafios enfrentados e estratégias feitas pelos comerciantes do município de Oiapoque. Com os seguintes objetivos específicos: identificar os desafios enfrentados e analisar as estratégias para superar esses desafios e outros que possam surgir.

A pesquisa aqui realizada mostra a importância da logística realizada para abastecer os comércios de Oiapoque. Além disso, as condições precárias das estradas podem dificultar o acesso a serviços básicos, como saúde e educação, para as comunidades rurais. Isso pode contribuir para o isolamento e falta de oportunidades nessas áreas. Do ponto de vista ambiental, a falta de pavimentação pode levar a erosão do solo e impactar ecossistemas sensíveis.

Falar sobre o gerenciamento de transporte de mercadorias e os desafios enfrentados pelos comerciantes devidos as condições da estrada especialmente durante o inverno é muito relevante, pois afeta diretamente a eficiência e os custos dos transportes de mercadorias, impactando o comércio local e a economia da região. É importante destacar esses desafios para buscar soluções e melhorias que possam beneficiar não apenas os comerciantes, mas também a comunidade em geral.

Após a realização da pesquisa percebeu-se que a questão a respeito dos desafios e logística das mercadorias para o comércio local precisa ser discutida para que haja soluções para esse problema (péssimas condições da estrada) e que surjam outras pesquisas sobre o tema, além de novas propostas e projetos acerca do tema.

Trabalhando dessa forma é possível trazer eficiência, inovação e redução de custos, em um mercado que tem requisitos e prazos de entrega cada vez mais exigentes, continuando esse processo de melhoria em busca da excelência.

REFERÊNCIAS

- BASSAN, F. V.; WITTMAN, M. B.; JUNIOR, D. L. Logística de transporte: uma análise da produção científica entre 2007 e 2016. **Empreendedorismo, Gestão e Negócio**, Santa Maria, v. 7, n. 7, p. 430-450, mar. 2018.
- CHAVES, J. W. R.; ALMEIDA, L. C.; OLIVEIRA, F. H. L. Estudo dos defeitos em estradas não pavimentadas por meio de parâmetros rodoviários. **Revista Estradas**, n. 25, p. 30-38, out. 2020.
- FILHO, C. V. J. **Logística para a agricultura brasileira**. São Paulo: [s.n.], 1999.
- MENCHICK, C. R. **Gestão estratégica de transporte e distribuição**. Curitiba: IESDE Brasil S/A, 2010.
- PAURA, G. L. **Fundamentos da logística**. Curitiba: Ministério da Educação, 2011.
- PEREIRA, D.; SILVA, M. A. Introdução à logística. **Revista Gestão em Foco**, ed. 09, 2017.
- RIBEIRO, P. C. C.; FERREIRA, A. K. Logística e transportes: uma discussão sobre os modais de transporte e o panorama brasileiro. In: XXII ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO, 2002, Curitiba. **Anais** [...]. Curitiba: ABREPO, 2002.
- SILVEIRA, M. R. Infraestruturas e logística de transportes no processo de integração econômica e territorial. Mercator: **Revista de Geografia**, v. 12, n. 2, p. 41-53, set. 2013.
- SOARES, S. J. Pesquisa científica: uma abordagem sobre o método qualitativo. **Revista Ciranda**, Montes Claros, v. 1, n. 3, p. 168-180, jan./dez. 2019.
- SUKESSADA, O.; SILVA, D. Q. Gestão da logística de transportes. **Revista Científica Eletrônica de Ciências Aplicadas da FAIT**, Itapeva, n. 2, nov. 2017.

ANEXO A – CRONOGRAMA

Dia/mês	Atividade desenvolvida
De 01/03/24 a 01/04/24	Esquematização da estrutura do TCC
01/08/24 a 01/09/24	Elaboração dos questionários para as entrevistas
01/09/24 a 01/10/24	Pesquisa bibliográfica
01/10/24 01/11/24	Escrita da introdução, problemática e justificativa
01/11/24 a 15/11/24	Escrita dos objetivos, da metodologia e referencial teórico
15/11/24 15/12/24	Realização das entrevistas
15/12/24 a 15/01/25	Escrita da análise das entrevistas e considerações finais

ANEXO B – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS COMERCIANTES

1. Qual é o seu ramo de atuação comercial?
2. Com que frequência você realiza o transporte de mercadorias?
3. Qual é o principal meio de transporte que você utiliza para trazer suas mercadorias?
4. Quais são os principais desafios logísticos que você enfrenta no transporte de mercadorias?
5. Qual é o impacto do preço do combustível no custo do transporte de suas mercadorias?
6. Você já enfrentou problemas com a segurança das mercadorias durante o transporte?
7. Os prazos de entrega costumam ser respeitados pelos prestadores de serviços de transporte?
8. Você considera que as condições das estradas e da infraestrutura de transporte afetam a eficiência das entregas?
9. Como você avalia o nível de comunicação e suporte dos seus prestadores de serviços de transporte?
10. Você utiliza tecnologia para rastreamento ou monitoramento das mercadorias durante o transporte?
11. O que você considera que poderia melhorar no processo de transporte de mercadorias?
12. Quais são as suas expectativas em relação a serviços de transporte nos próximos 5 anos?

ANEXO C – QUESTIONÁRIO APLICADO À EMPRESA ÔNIBUS

Informações Gerais

1. Qual é o nome da sua empresa e há quanto tempo vocês transportam mercadorias?
2. Que tipos de mercadorias vocês costumam transportar?

Desafios Operacionais

3. Quais são as maiores dificuldades que vocês enfrentam ao transportar mercadorias?
4. Como vocês planejam as rotas para entrega das mercadorias?
5. Quais problemas acontecem com a segurança das mercadorias durante o transporte?
6. A empresa tem dificuldades com a pontualidade das entregas?

Infraestrutura e Recursos

7. A empresa tem seus próprios ônibus ou usa serviços terceirizados para transportar as mercadorias?
8. Como a condição dos ônibus afeta a entrega das mercadorias?

Regulamentação e Legislação

9. A empresa enfrenta problemas com as leis e regras para transportar mercadorias?

Tecnologia e Inovação

10. A empresa usa alguma tecnologia para melhorar o transporte das mercadorias?

Relacionamento com Clientes

11. Como os clientes pedem o transporte de mercadorias e o que eles esperam do serviço?

Perspectivas Futuras

12. Vocês têm planos para melhorar ou expandir o transporte de mercadorias no futuro?

ANEXO D – QUESTIONÁRIO APLICADO AOS “PIRATEIROS” — TRANSPORTADORES INFORMAIS

1. Há quanto tempo você trabalha com transporte de mercadorias?
2. Que tipo de mercadoria você costuma transportar com mais frequência?
3. Qual a sua principal área de atuação?

Seção 2: Desafios Operacionais

4. Quais são os maiores desafios que você enfrenta no dia a dia do transporte de mercadorias?
5. Você enfrenta dificuldades para garantir a segurança das mercadorias durante o transporte?
6. Se sim, quais são os principais riscos que você enfrenta?

Seção 3: Regulamentação e Fiscalização

7. Você já teve problemas com a fiscalização enquanto transportava mercadorias?
8. Se sim, que tipo de problemas ou penalidades enfrentou?
9. Você acha que a falta de regulamentação impacta a qualidade do seu serviço?

Seção 4: Custos e Rentabilidade

10. Quais são os principais custos que afetam sua atividade de transporte?
11. Você consegue obter lucro suficiente para cobrir os custos e ainda ter uma margem de ganho?
12. Você sente que o aumento dos custos, como o preço do combustível, impacta diretamente a sua capacidade de continuar no negócio?

Seção 5: Tecnologia e Competitividade

13. Você utiliza algum tipo de tecnologia (aplicativos de comunicação, GPS, etc.) para facilitar o transporte de mercadorias?
14. Se sim, quais tecnologias você usa?
15. Como você se mantém competitivo no mercado de transporte, mesmo com as grandes empresas oferecendo serviços formais?

Seção 6: Segurança e Riscos

16. Com que frequência você enfrenta problemas de segurança (roubos, furtos, etc.) no transporte?
17. Quais são os maiores riscos que você enfrenta no dia a dia?

Seção 7: Desafios Futuros

18. Você acredita que o transporte informal de mercadorias será mais difícil no futuro devido a novas regulamentações?
19. O que poderia melhorar a sua atividade como transportador informal de mercadorias?

ANEXO E: OFÍCIO DE AUTORIZAÇÃO**Instituto Federal do Amapá - IFAP Campus
Oiapoque**

Ofício de Autorização

Oiapoque, 24 de Setembro de 2024

Para quem interessar possa,

O Instituto Federal do Amapá (IFAP), Campus Oiapoque, por meio da Coordenação do Curso de Gestão Comercial, vem por meio deste autorizar os(as) alunos(as) regularmente matriculados(as) no referido curso a realizar entrevistas junto a comerciantes, empresas de transporte e trabalhadores autônomos que atuam no setor de transporte de mercadorias no município de Oiapoque.

Essa atividade tem como objetivo coletar informações e opiniões sobre a apreciação que os profissionais desse setor têm em relação às práticas de gerenciamento do transporte de mercadorias no município. Os dados coletados serão utilizados exclusivamente para fins acadêmicos e de pesquisa, integrando as atividades curriculares do curso.

Solicitamos a colaboração de todos os envolvidos para o sucesso dessa iniciativa e garantimos que os alunos(as) estão orientados(as) a respeitar a ética, a privacidade e a confidencialidade das informações compartilhadas.

Para maiores informações ou eventuais esclarecimentos, estamos à disposição pelo e-mail cosgc.oiapoque@ifap.edu.br

Atenciosamente,



Cargo: Coordenador(a) do Curso de Gestão Comercial

Instituto Federal do Amapá - Campus Oiapoque