



Carga e Descarga no Setor de Mercadinho no Município de Imperatriz-MA: Uma Análise da Problemática Logística

Matheus Gabriel Morreiro Costa¹; Francilice Rodrigues Silva²

Resumo: A carga e descarga em grandes centros é complexo, contraproducente e impróprio devido ao atraso logístico gerado com o trânsito para que, por sua vez, amplie a superlotação em outras vias. O município de Imperatriz-MA possui grandes feiras abertas, mas o Mercadinho se destaca pelo seu porte, diversidade de produtos e problemáticas, como o caso de carga e descarga que atrapalham o trânsito. Deste modo, o presente estudo tem como objetivo analisar a problemática da carga e descarga no perímetro do Mercadinho no município de Imperatriz-MA. A metodologia do artigo é um estudo de caso de ordem qualitativa de cunho exploratório com suporte em artigos, teses e dissertações para fundamentar o referencial teórico em conjunto com a observação da amostra de estudo. Os resultados obtidos apontam que não existe nenhuma política pública para delimitar ou regular a carga e descarga no setor que, por sua vez, gera um gargalo logístico e de trânsito. Em alguns locais no Brasil, existem locais direcionados às feiras e normativas que determinam um período para carga e descarga. Portanto, conclui-se que, o problema no setor do Mercadinho é de ordem pública, pois não há iniciativas ou planejamento para regular essas questões de trânsito.

Palavras-chave: Carga. Descarga. Feira. Engenharia de trânsito.

Loading and Unloading in the grocery store Sector in the Municipality de Imperatriz-MA: An Analysis of the Logistics Problem

Abstract: Loading and unloading in large centers is complex, counterproductive and inappropriate due to the logistical delay generated by traffic, which, in turn, increases overcrowding on other roads. The city of Imperatriz-MA has large open fairs, but grocery store stands out for its size, diversity of products and problems, such as loading and unloading that hinder traffic. Thus, the present study aims to analyze the problem of loading and unloading in the perimeter of grocery store in the municipality of Imperatriz-MA. The methodology of the article is a qualitative case study of an exploratory nature supported by articles, theses and dissertations to support the theoretical framework together with the observation of the study sample. The results obtained indicate that there is no public policy to delimit

¹ Graduando do Curso de Bacharel em Administração pela Unidade de Ensino Superior do Sul do Maranhão – UNISULMA. E-mail: mateusmorreiro1088@gmail.com;

² Docente do Curso de Bacharel em Administração pela Unidade de Ensino Superior do Sul do Maranhão – UNISULMA. E-mail: admfrancilice@hotmail.com.

or regulate loading and unloading in the sector, which, in turn, generates a logistical and transit bottleneck. In some places in Brazil, there are places dedicated to fairs and regulations that determine a period for loading and unloading. Therefore, it is concluded that the problem in the grocery store sector is of public order, as there are no initiatives or planning to regulate these traffic issues.

Keywords: Load. discharge. Market. traffic engineering

Introdução

A mobilidade urbana é um dos grandes desafios do século XXI, principalmente, nos grandes centros que a logística de movimentação de carga humana é fundamental para movimentar a indústria e o comércio. Em Imperatriz não é diferente, conforme os dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2020) a frota de veículos automotores é de 165.106 para uma população de 259.980 pessoas conforme o censo de 2021.

A cidade possui a segunda maior frota de veículos do Maranhão. Além do mais, a cidade é conhecida pela sua centralidade de serviços e comércio, tornando-se o polo central num raio de 300 km. Portanto, presume-se que a frota em rota seja superior ao tamanho da frota registrada no município (IBGE, 2021).

Outro ponto destaque do município são os seus setores econômicos que geram um total de receitas R \$603.764,47 e ocupa a 17º lugar no ranking geral das cidades do Brasil. Os principais mercados da cidade são o comércio varejista e atacadista, indústria têxtil, frigorífico, hortifruti, educacional e de serviços hospitalares (IBGE, 2021).

No que interessa ao trabalho, o Mercadinho é uma grande feira aberta onde se pode encontrar desde hortifruti a artigos de casa. Contudo, o “carro chefe” do local é a venda de frutas e verduras, o fluxo de transeuntes é gigante que se mistura entre carros, motos, caminhões, estivadores, carroças e feirantes, tornando o perímetro um caos generalizado.

Portanto, o cenário é propício para algumas proposições, como: Quais os fatores que ocasionam os problemas de engenharia de tráfego no perímetro do Mercadinho no município de Imperatriz-MA? Existe órgãos reguladores do trânsito na cidade? Quais políticas públicas podem interferir nessa situação?

Desse modo, é fundamental estudar os fatores que causam essa desordem, principalmente, para propor medidas que minimizem os problemas causados pela carga e descarga inapropriada em pleno centro comercial de Imperatriz ou apontar dispositivos legais que possam auxiliar.

O objetivo é analisar a problemática da carga e descarga no perímetro do Mercadinho no município de Imperatriz-MA. O objetivo específico da pesquisa são: 1) contextualizar a história do município de Imperatriz-MA; 2) Descrever o Mercadinho e seus gargalos logísticos; 3) Propor intervenções para solucionar a problemática da carga e descarga no setor.

O presente trabalho está dividido em seis seções: introdução com breve contextualização do artigo; breve histórico do município de Imperatriz-MA, desde a sua formação ao seu potencial econômico; os conceitos primários de engenharia de trânsito no que tange a carga e descarga; análise de dados; metodologia que demonstra o método de pesquisa utilizada e os critérios de análise de dados e as considerações finais sobre a pesquisa.

Breve Histórico de Imperatriz

O município de Imperatriz-MA é considerado por alguns autores capital regional por sua vasta dimensão de mercado alargado por mais de 80 municípios nos arredores, diferenciando-se por sua flexibilidade de vias terrestres e facilidade de acesso a outras cidades. Demandas por serviços e produtos de alta qualidade onde mesmo pode se encontrar em grandes capitais, pode-se localizar na cidade com facilidade.

Figura 1: Mapa de localização de Imperatriz dentro Região Metropolitana do Sudoeste Maranhense



Fonte: Wikipédia (2019)

A geografia da cidade e suas dimensões auxiliam no processo gerador deste pólo econômico, pela quantidade de pessoas sendo estimado no ano de 2018 com 258.016 habitantes, em um território de 1.368,988 km² (IBGE, 2018). Além deste marco, no ranking

de arrecadação de imposto do estado, a cidade ostenta o segundo município com maior montante recolhido no ano de 2016 e para o ranking brasileiro, ocupa a 157ª posição que totalizam o PIB de R \$6.977.188,06 (IBGE, 2016).

Tabela 1: População de Imperatriz

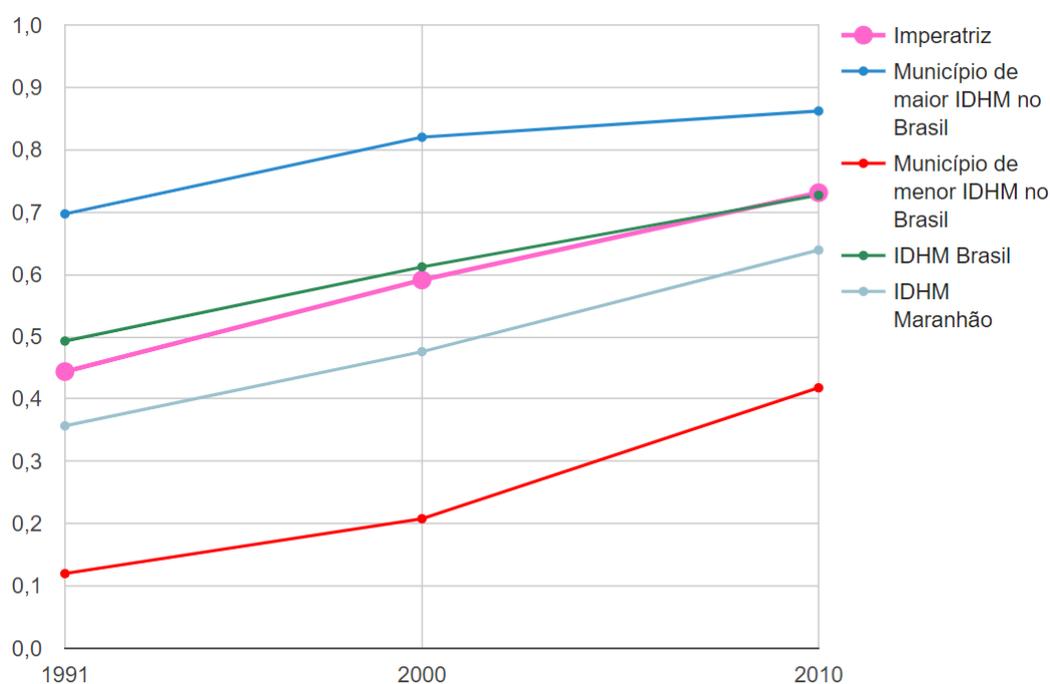
População	População (1991)	% do Total (1991)	População (2000)	% do Total (2000)	População (2010)	% do Total (2010)
População total	225.005	100,00	230.566	100,00	247.505	100,00

Fonte: IBGE (1991, 2000 e 2010)

Outro indicador importante são os setores que estruturam PIB na cidade, sendo o de prestação de serviços com 61,59%, indústria com 26,72%, agropecuária 0,56% e impostos com 11,13% (IBGE, 2016).

Para os indicadores sociais é verificado pelo PNUD (2013) a seguinte situação para o índice de desenvolvimento humano (IDH). De 1991 a 2010, o IDHM do município passou de 0,444, em 1991, para 0,731, em 2010, enquanto o IDHM da Unidade Federativa (UF) passou de 0,357 para 0,639. Isso implica em uma taxa de crescimento de 64,64% para o município e 78% para a UF; e em uma taxa de redução do hiato de desenvolvimento humano de 48,38% para o município e 53,85% para a UF. No município, a dimensão cujo índice mais cresceu em termos absolutos foi Educação (com crescimento de 0,439), seguida por Longevidade e por Renda. Na UF, por sua vez, a dimensão cujo índice mais cresceu em termos absolutos foi Educação (com crescimento de 0,358), seguida por Longevidade e por Renda.

Figura 2: Evolução do IDH de Imperatriz em relação ao Brasil



Fonte: PNUD (2013)

Imperatriz ocupa a 993^a posição entre os 5.565 municípios brasileiros segundo o IDHM. Nesse ranking, o maior IDHM é 0,862 (São Caetano do Sul) e o menor é 0,418 (Melgaço).

A renda per capita média de Imperatriz, de acordo com PNUD (2013) cresceu 120,81% nas últimas duas décadas, passando de R\$ 278,01, em 1991, para R\$ 386,04, em 2000, e para R\$ 613,87, em 2010. Isso equivale a uma taxa média anual de crescimento nesse período de 4,26%. A taxa média anual de crescimento foi de 3,71%, entre 1991 e 2000, e 4,75%, entre 2000 e 2010. A proporção de pessoas pobres, ou seja, com renda domiciliar per capita inferior a R \$140,00 (a preços de agosto de 2010), passou de 54,78%, em 1991, para 35,76%, em 2000, e para 14,35%, em 2010. A evolução da desigualdade de renda nesses dois períodos pode ser descrita através do Índice de Gini, que passou de 0,62, em 1991, para 0,60, em 2000, e para 0,56, em 2010.

O cenário da economia local desempenha um forte aspecto para a população no município de Imperatriz-MA almejando no mercado externo nos setores de produtos e serviços, partindo do setor terciário, visando liberalmente uma estrutura econômica responsável e vasta para a Região Tocantina tanto no comércio ou em prestações de serviços.

Franklin (2008) relata o setor terciário formalmente em:

Daí a importância da organização e fortalecimento do setor de serviços ou terciário, sobretudo do conhecimento, seja da categoria dos profissionais liberais – advogados, engenheiros, arquitetos, agrônomos, contadores, agentes imobiliários, representantes comerciais, comunicadores, tecnólogos etc. –, dos desenvolvedores de tecnologia e cientistas das mais diversas áreas ou de empresas de serviços especializados (FRANKLIN, 2008).

Este recorte corrobora para reafirmar a importância do terceiro setor na formação de Imperatriz que apresenta em sua linha temporal dos ciclos econômicos que estão diretamente ligados ao inchaço populacional e a localização privilegiada, gerando essa vasta gama de profissionais.

Formação da cidade: um breve passeio sobre a rugosidades históricas

O ciclo das atividades econômicas deu-se na origem no final do século XIX, por meio da agricultura para consumo próprio e criação de bovinos para corte e pele para o estado vizinho, Goiás, que culminou no primeiro ciclo econômico da cidade.

O segundo ciclo é o da borracha que transpassa por um longo processo histórico desde século XVII com francês Charles Marie de La Condamine, que ao observar os indígenas e seus objetos feito de látex teve a ideia de extrair o material das seringueiras (*hevea brasiliensis*)³ que são nativas da Amazônia sendo a única fornecedora até 1880 (WEINSTEIN, 1993, p. 23).

Para comercializar este volume era necessário transportar até a cidade de Belém que centralizava a produção do Amazonas e Acre, até o momento em que a cidade de Manaus começou a ser polo de exportação. Com o mercado da borracha consolidado, grandes empresas e estrangeiros passaram a montar filiais e monitorar a origem e os métodos de extração. A descoberta da árvore denominada Caucho (*castilloa ulei*)⁴ que produz borracha de menor qualidade, trouxe o estado do Tocantins para o mercado de látex, nessa conjuntura

³ *Hevea brasiliensis*, conhecida pelos nomes comuns de seringueira e árvore-da-borracha, é uma árvore da família das Euphorbiaceae. Apresenta folhas compostas, flores pequeninas e reunidas em amplas panículas. Sua madeira é branca e leve e, de seu látex, se fabrica a borracha (FLORA BRASIL, 2020).

⁴ É uma árvore nativa da floresta amazônica, da qual se extrai um látex utilizado para se fabricar borracha de qualidade inferior, também utilizado pelas populações amazônicas para se fabricar os encapuchados (FLORA BRASIL, 2020).

torna-se beneficiária da sua geografia, transformando-se num polo comercial da borracha (CARVALHO, 2006, p.232-233).

O terceiro ciclo econômico foi o da castanha, em função da baixa dos preços do látex na relação de demanda e oferta, abundante oferta das castanhas e a crescente produção na região de Marabá elevou a castanha ao pódio de produto primário de exportação. Dada essa contração econômica da borracha, a Imperatriz tinha mão de obra ociosa; a proximidade da cidade Imperatriz foi outro fator decisivo para o processo migratório dos homens imperatrizenses para as atividades extrativistas em Marabá. (WEINSTEIN, 1993, p. 64).

Apesar desta movimentação econômica, a cidade de Imperatriz estava estagnada devido às longas distâncias dos centros econômicos (Belém e São Luís), sendo apelidada pela população de Sibéria Maranhense. Em 1958, iniciou-se as obras de criação da rodovia BR 010, que ligaria Belém a Brasília, tornando Imperatriz elo de ligação de grandes polos econômicos. Portanto, a cidade passa a ser alvo de cobiça por fatores logísticos e econômicos para as empresas, tal como torna-se atraente aos novos habitantes, gerando este inchaço populacional (IBGE, 2018).

Franklin (2008) ressalta o crescimento econômico do município de Imperatriz - MA se deu principalmente pela demarcação de terras, que acabou tendo a emancipação por parte do território para o município de Açailândia - MA, com isso houve uma drástica redução de pessoas trabalhando na zona rural e o impulsionamento no meio urbano com aumento do setor de mercadoria e serviços, o que obteve o dobramento de empregados nestes setores em relação a anos anteriores.

Ainda segundo Franklin (2008) a imigração por parte de trabalhadores da zona rural para cidade criou uma escassez e acúmulo destes no centro urbano, o que alavancou o centro do comércio e serviço ainda no 2000, é o que relata “A característica específica da composição populacional da cidade, em que a maioria dos emigrados possuía baixa escolaridade e baixa qualificação profissional, criou, num primeiro momento, escassez de profissionais em diversas áreas”. (FRANKLIN. p.200).

A cidade hoje: fatores sociais e econômicos na dinâmica regional do Maranhão

Desde o ano de 1970, a cidade de Imperatriz, tem demonstrado grande crescimento econômico por meio das inúmeras atividades desenvolvidas, com ênfase no comércio. Outros

setores também apresentaram aumento significativo nos anos 90, tais como educação, saúde e prestação de serviços.

No apogeu da cidade, o processo imigratório de habitantes de estados e municípios chegou a incríveis 100.096 pessoas como afirma a Enciclopédia de Imperatriz (2002):

A quantidade de pessoas procedentes de outros países e de pelo menos 24 estados, fora o Maranhão, foi responsável por 45% da população do município no período 1970/1980. Segundo o IBGE, incluindo migrantes de outros municípios maranhenses, foram 100.096 pessoas que chegaram a Imperatriz naquele decênio. (ENCICLOPÉDIA DE IMPERATRIZ, 2002, p. 599).

Podemos deduzir que essa atração populacional está ligada diretamente à crescente movimentação econômica que, por sua vez, cria oportunidades de emprego para a manutenção da cidade. Por exemplo, a cidade recebeu em apenas 10 anos o total de 100 mil habitantes, que necessitam de moradia que aquece o setor imobiliário e civil local, no caso da sua incapacidade empresas/trabalhadores de outras localidades supriram a demanda.

Segundo o último censo Produto Interno Bruto dos Municípios realizado em 2016 pelo IBGE, a cidade de Imperatriz demonstra que o PIB a preço corrente é de R\$ 6.977.188,06 e o PIB per capita é 27.482,99, sendo este um grande volume se comparado a capital do estado, São Luís, que possui PIB per capita de R\$ 26.154,25, ou seja, a renda per capita é superior. Entretanto, por população o PIB total da capital do estado é de R\$ 28.323.357,32 (IBGE, 2016).

A economia Imperatrizense estrutura-se em três pilares: serviços (exclusive administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social) totalizando R\$ 3.500.799,89; indústria no montante de R\$ 1.864.122,32; e na última posição agropecuária com R\$ 38.872,32 apenas (IBGE, 2016).

O que justifica essa movimentação econômica são dois fatores: a localização privilegiada de Imperatriz e a variedade de serviços e/ou produtos disponíveis no mercado. Num raio de 300km as cidades e municípios circunvizinhos, na falta de oferta em sua região, apta a se locomover até o polo econômico mais próximo.

Segundo os dados do IBGE existem 6.508 empresas registradas, pelo censo e 6.199 empresas ativas, gerando 58.013 empregos formais classificados pelo CNAE. A média salarial do município é de 2 salários-mínimos, além do montante total de salários e outras remunerações chegam a R\$ 1.273.673,00.

O comércio informal, turismo e prestação de serviços são parte oculta dos censos pela sua difícil mensuração. Entretanto, o setor informal segue: as contrações de mercado; relações de demanda e oferta; e empreendedorismo em novos nichos de mercado (ANTUNES, 2001).

Conforme a pesquisadora Dayana Caroline Rodrigues Macedo Xavier (2014) afirma:

O trabalho informal é apenas uma das expressões da questão social, apenas um dos produtos do conflito entre capital e trabalho, porém é um fruto muito expressivo e que incide nas mais variadas dimensões da vida societária e na vida do indivíduo como sujeito. (2014, p. 17)

Partindo do pressuposto, compreende-se que o trabalho informal tem peso na economia, porém ainda está num limbo imensurável, visto que o seu fato gerador tem raízes profundas, confusas e fluidas.

Engenharia de Trânsito de Carga e Descarga do Setor do Mercadinho

Para tratar da problemática do Mercadinho é indispensável compreender alguns conceitos, tal como, compreender a quem cabe a responsabilidade pela desordem de trânsito no setor.

Engenharia de trânsito é conceituada por Silva (2008) como parte da engenharia de transportes responsável pelos problemas de planejamento, operação e controle de tráfego. Vieira (1999) complementa ao explicar que essa engenharia possui três fatores de influência: Engenharia Veicular; Engenharia Viária; e Fatores humanos.

Da Legislação

O Código de Trânsito Brasileiro é o instrumento legislativo que define atribuições de autoridades e órgãos relacionados ao trânsito, fornece diretrizes para a Engenharia de Tráfego, regulamenta normas de conduta, infrações e penalidades para os usuários do trânsito (BRASIL, 1997). Primeiramente, antes de entender um pouco mais sobre as competências Constitucionais e Infraconstitucionais da SNT, é necessário compreender como funciona e o que é o Sistema Nacional de Trânsito.

Sobre um olhar genérico, cabe salientar a competência para legislar sobre trânsito instituída pela CRFB/88:Art. 22. “Compete privativamente à União legislar sobre: (...) XI - trânsito e transporte” (BRASIL, 1988). Por meio dessa competência legislativa, foi criado em

1997 o Código de Trânsito Brasileiro que é a lei federal vigente até os dias de hoje no que tange ao assunto de trânsito no Brasil.

Segundo Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97) em seu art. 5, sob o crivo de um conceito mais legalista, pode-se conceituar esse sistema, no Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades (BRASIL, 1997).

A nomenclatura “sistema” chama atenção por conta de seu significado literal. O que o Legislador pretendeu foi repassar uma ideia de cooperação entre os entes para que todos estivessem trabalhando juntos e interligados por um sistema único e nacionalmente reconhecido (KUREKE; BERNARDINIS, 2021).

Dessa forma, o que se vislumbra mais uma vez é a celeridade dos procedimentos, segurança jurídica da norma vigente, eficiência na prestação de serviço e organização das atividades mesmo que de modo genérico em um só diploma legal. Acerca desse tema, os professores Macedo e Mendes (2021) afirmam que esses interesses reclamam uma indispensável coordenação entre entidades administrativas, o que somente é viável com a edição de diretrizes gerais que confirmam padrões uniformes de atuação e comportamento entre os órgãos estaduais e municipais de trânsito.

Tal uniformização e a busca permanente de integração somente podem ser atribuídas aos órgãos de trânsito nacionais, porque são os que possuem competência para atuar em todo o País. Assim, para tal desiderato, seriam componentes, segundo a repartição de atribuições administrativas veiculadas pelo Código de Trânsito Brasileiro, o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN (KUREKE; BERNARDINIS, 2021).

Diante disso, pode-se perceber que não faria sentido a criação de normas regionalizadas, onde algum ato praticado por particular poderia ser intitulado como infração na região norte do Brasil, enquanto este mesmo ato praticado no Sul não seria considerado infração. Essas diretrizes gerais e a competência legislativa prevista constitucionalmente para a União fazem todo o sentido, e por isso se necessita dos órgãos nacionais de trânsito como

Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN (DINIZ, 2017).

Visando essa padronização, é necessário que ocorra uma comunicação dentro dos órgãos desse sistema para que haja integralização do serviço de modo nacional. Macedo e Mendes (2018), chama esse fato de fluxo permanente de informações, para que a padronização dos critérios técnicos, financeiros e administrativos efetivamente ocorra, ainda que existem diversos entraves geográficos em nosso país.

É necessário que haja um fluxo permanente de informações entre esses órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito, assim como o compartilhamento de seus bancos de dados. Hoje temos uma série de bancos de dados que são compartilhados entre os órgãos do SNT, como RENAINF, RENAEST, RENACH e RENAVAM. Seguindo essa análise, o Brasil, por ter uma enorme extensão territorial, necessita dessa uniformização sem que prejudique as particularidades de cada local (KUREKE; BERNARDINIS, 2021).

Da carga e descarga

A carga e a descarga são fundamentais para manutenção dos estoques e vendas, para a empresa prosseguir é imprescindível a movimentação desses insumos/produtos. Entretanto, a operação logística é mais complexa do que imagina, para auxiliar, a engenharia de tráfego e a logística se alinham para padronizar diretrizes para o processo.

Em linhas gerais, são necessários alguns elementos, como: docas de recebimento que acomodam a traseira do caminhão, ou seja, precisam de 1,2m de altura e pelo menos 4,5m de largura. Tratando-se de feiras, cita-se a exemplo, os ceasas⁵ que possuem docas para carga e descarga.

No caso em tela, os caminhões, carroças e carros carregam/descarregam no meio fio, cabe ao município legislar e fiscalizar as irregularidades conforme as tratativas a seguir:

Capítulo II - DO SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO

Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições;

⁵ É a sigla e denominação popular das centrais de abastecimento, que são empresas estatais ou de capital misto destinadas a promover, desenvolver, regular, dinamizar e organizar a comercialização de produtos do hortifrutí a nível de atacado em uma região de ação. Disponível em: <<https://pt.wikipedia.org/wiki/CEASA>>.

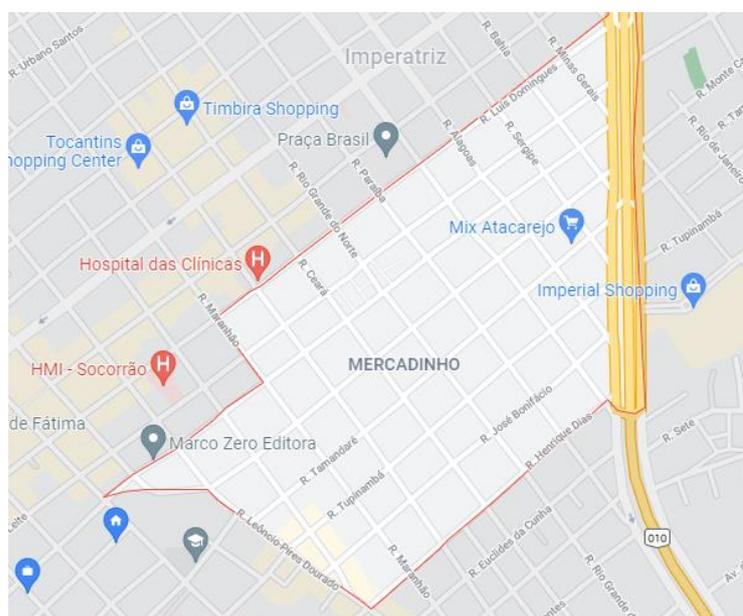
II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais e promover o desenvolvimento, temporário ou definitivo, da circulação, da segurança e das áreas de proteção de ciclistas (BRASIL, 1997).

Logo, entende-se que, há ausência do município e seus órgãos reguladores são os responsáveis pela problemática logística. Normalmente, grandes centros de hortifruti possuem horários para carga e descarga que, por sua vez, melhoram a fluidez e as operações no tráfego local.

Análise de Dados

O setor do mercadinho forma um bairro do município de Imperatriz-MA devido ao seu conglomerado de comerciantes em torno do mercado central que se localiza da Rua Ceará até a Rua Paraíba na horizontal e verticalmente da Benedito Leite até a Aquiles Lisboa (FRANKLIN, 2008).

Figura 3: Área do setor Mercadinho



Fonte: Google Maps, 2021.

A feira é instituída por mais de 300 pontos comerciais formais e informais e tem um fluxo diário de cinco mil pessoas. A sua fundação ocorreu na década de 60 pelo ex-prefeito de Imperatriz João Menezes de Sousa que observou a necessidade de incentivar a economia local e de expansão dos horizontes da cidade para o lado direito (IBGE, 2021).

A localização do Mercadinho é uma problemática complexa, pois a rua Benedito Leite é considerada uma das principais vias paralelas da cidade como por exemplo, as ruas Luís Domingues, Getúlio Vargas e Godofredo Viana que perpassam por todo o centro e ligam a cidade de uma ponta a outra.

O Mercadinho estrutura-se num sistema de galerias para venda de carnes, legumes, verduras, ervas, embalagens, entre outros. Entretanto, o crescimento populacional e econômico propiciou a expansão em torno do mercadinho, formando um conglomerado desordenado de feirantes (FRANKLIN, 2008).

Segundo o Prefeito Assis Ramos, o Mercadinho é um setor problemático quanto a logística de trânsito, desde a ocupação de locais indevidos (rua, meio fio e vielas) até a carga e descarga no setor. Em 2017, houve a primeira tentativa da prefeitura em organizar e prefeito reitera:

“Não queremos tirar o direito das pessoas de trabalharem e venderem seus produtos. Vamos organizar, pois do jeito que está não temos como fazer nenhuma obra externa. Por isso, iremos colocar todos no lado esquerdo da Rua Aquiles Lisboa, e de forma planejada, fazer a demarcação para que todos possam trabalhar e circular neste espaço” (PREFEITURA DE IMPERATRIZ, 2017).

O caos gerado é oriundo da carga e descarga inadequada, onde diariamente, os motoristas são obrigados a parar em meio a via pública, pois: 1) não há estrutura mínima de logística para carga e descarga; 2) não há incentivo público ou melhorias no sentido estrutural do local; 3) a falta de fiscalização e política públicas; 4) a incompetência/ausência dos órgãos reguladores para mediar a situação; 5) o crescimento desenfreado do setor mercantil. Nesse sentido, O Prefeito Assis Ramos destaca:

“Sobre a carga e descarga de mercadoria, o projeto de lei está na Procuradoria para o parecer, e acredito que ainda este mês vamos enviar para a Câmara Municipal aprovar, para que em novembro a gente comece a fiscalizar e, em dezembro, possamos ter um fluxo melhor no trânsito. São ações continuadas, esse é apenas o primeiro passo e, claro, sempre ouvindo as pessoas envolvidas, que temos que proteger” (PREFEITURA DE IMPERATRIZ, 2017).

Para além disso, a problemática é tardia e de conhecimento público, muitas vezes, utilizada como artifício político. A engenharia de trânsito no município não consegue identificar formas de contornar a situação sem prejudicar o comércio local. Contudo, pode-se apontar algumas soluções: horário para carga e descarga, principalmente, no período noturno;

políticas ativas do município quanto ao limite de utilização do meio fio; fiscalização dos órgãos responsáveis pela gestão de tráfego; conscientização dos feirantes.

Metodologia

Quanto ao procedimento técnico, a referida pesquisa desenvolveu-se de um levantamento bibliográfico que se remete ao tema, pautando-se em obras de consagrados doutrinadores em conjunto com artigos científicos e demais publicações congruentes e ao estudo de caso com observação fática da proposta.

Quanto ao planejamento de caráter bibliográfico, conforme (GIL, 2008), que define que a pesquisa bibliográfica se desenvolve por meio de materiais já elaborados, constituindo principalmente de livros e artigos científicos que se relacionam com o tema. Desse modo, a pesquisa foi realizada com suporte de materiais já existentes, que proporcionou uma análise nutritiva acerca da proposição fomentada.

Quanto ao método de abordagem, trata-se de uma pesquisa dedutiva, visto que parte de doutrinas e leis, partindo do geral para o específico, para se chegar a uma conclusão unicamente lógica (GIL, 2008).

De natureza qualitativa, por utilizar se realização de coleta de dados, segundo Richardson (2008), caracteriza-se pelo emprego da quantificação tanto nas modalidades de coleta de informações, quanto no tratamento delas por meio de técnicas estatísticas.

Contudo, também possui natureza qualitativa, segundo Gil (2008), o uso dessa abordagem propicia o aprofundamento da investigação das questões relacionadas ao fenômeno em estudo e das suas relações, mediante a máxima valorização do contato direto com a situação estudada, buscando-se o que era comum, mas permanecendo, entretanto, aberta para perceber a individualidade e os significados múltiplos.

O método de procedimento utilizado refere-se de forma monográfica, uma vez que representa rigorosos procedimentos metodológicos acerca de um tema específico.

Assimila Gil (2008), acerca do mencionado, o método monográfico parte do princípio de que o estudo de um caso em profundidade pode ser considerado representativo de muitos outros ou mesmo de todos os casos semelhantes.

Para que se tenha melhor compreensão acerca do plano da coleta de dados, é importante enfatizar que a análise desses dados coletados perante este órgão deu-se por

método comparativo (comparando o conteúdo), pois consiste em investigar os fatos, assimilando suas semelhanças e diferenças.

Materiais Utilizados

A pesquisa de campo foi feita em duas etapas: a primeira etapa foi realizada uma pesquisa bibliográfica nas literaturas de base sobre o tema; no segundo momento, foi realizada a observação presencial *in loco* para compreender os fatores que tornavam a amostra tão conflituosa.

Universo da amostra

População ou universo da amostra é conjunto de elementos que incorrem num estudo estatístico. A população detém dois subgrupos, porém, o retratado na pesquisa é de população real, que é constituída pelo atual momento em que o ambiente pesquisado se encontra, ou seja, essa análise tem finitude nas limitações do universo estudado (BRUCE; BRUCE, 2017).

A amostra de uma população é o subconjunto de dados que tem como finalidade reproduzir as tendências de um universo macro com o estudo de um ambiente micro delimitado pelos parâmetros de seleção da amostra. O parâmetro estatístico são valores numéricos utilizados para caracterizar determinada população (BRUCE; BRUCE, 2017).

Considerações Finais

A proposta do presente artigo é analisar a engenharia de trânsito do setor do Mercadinho de Imperatriz-MA por meio de um estudo de campo baseado nas literaturas de referência como Franklin (2008), CTB (1997), Macedo e Mendes (2021), entre outros.

Os resultados apontam que os problemas relacionados à engenharia de tráfego estão relacionados à omissão do estado em legislar, fiscalizar e punir os contraventores e dos comerciantes por não auxiliarem no processo de melhoria dos sistemas de carga e descarga.

A mobilidade urbana no setor é precária, desgastante e demorada, devido aos impasses estruturais da mesma. Alinhada ao descaso da prefeitura, o crescimento desordenado prejudica na formulação de medidas que normatizam o espaço, como por exemplo: horários para carga ou descarga, adequação do espaço físico para o recebimento desses veículos; monitoramento 24h *in locu*.

Portanto, conclui-se que, a pesquisa obteve êxito quando analisou a problemática da carga e descarga no perímetro do Mercadinho no município de Imperatriz-MA, contextualizando a história do município, descrevendo o Mercadinho e seus gargalos logísticos; e propondo intervenções para solucionar a problemática da carga e descarga no setor.

Referências

ANTUNES, Ricardo. **Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho**. 5. ed. São Paulo: Boitempo, 2001.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro**. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm>. Acesso em: 11 de jan. 2021.

FRANKLIN, A. **Apontamentos e fontes para a história econômica de Imperatriz**. Imperatriz: Ethos, 2008.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 2008.

IBGE. **Cadastro Central de Empresas**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/imperatriz/pesquisa/38/46996?localidade1=211130>>. Acesso em: 11 de jan. 2021.

IBGE. **Frota de veículos de Imperatriz**. 2020. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/imperatriz/pesquisa/22/0>>. Acesso em: 11 de jan. 2021.

IBGE. **População total da Imperatriz**. 2021. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/imperatriz/panorama>>. Acesso em: 11 de jan. 2021.

IBGE. **Produto Interno Bruto dos Municípios**. 2016. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/imperatriz/pesquisa/38/46996?localidade1=211130>>. Acesso em: 11 de jan. 2021.

IBRE. **Economia brasileira**. Acesso: 21 de dez. de 2019. Disponível em: <<https://portalibre.fgv.br/>>. Acesso em: 11 de jan. 2021.

KUREKE, B.M.C.BERNARDINIS, M.A.P. **Engenharia de tráfego: aspectos fundamentais para a cidade do futuro**. São Paulo: InterSaberes, 2021

MACEDO, L.; MENDES, G. **Curso de Legislação de Trânsito**. 7ª ed. São Paulo: Editora Juspodivm, 2021

PREFEITURA DE IMPERATRIZ. **Assis Ramos anuncia organização do Mercadinho**. 2017. Disponível em: <<http://www.prefeituradeimperatriz.com.br/noticias/prefeito/assis-ramos-visita-mercadinho-e-anuncia-melhorias.html>>. Acesso em: 17 de mar. de 2022.

VIEIRA apud SILVA, P. C. S. **Apostila de Elementos dos Sistemas de Tráfego**. UNB, Brasília, 2008.

XAVIER, D.C.R.M. **O mundo do trabalho e aspectos do trabalho informal na atualidade**. Tese (Doutorado) - Curso de Questão Social Pela Perspectiva Interdisciplinar, Universidade Federal do Paraná, Matinhos, 2014.



Como citar este artigo (Formato ABNT):

COSTA, Matheus Gabriel Morreiro; SILVA, Francilice Rodrigues. Carga e Descarga no Setor de Mercadinho no Município de Imperatriz-MA: Uma Análise da Problemática Logística. **Id on Line Rev. Psic.**, Maio/2022, vol.16, n.60, p. 554-570, ISSN: 1981-1179.

Recebido: 29/03/2022;

Aceito 04/04/2022;

Publicado em: 30/05/2022.