

**UNIVERSIDADE ESTÁCIO DE SÁ  
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO PORTUÁRIA.**

PAULO RAFAEL GONÇALVES ALVES  
RAFAEL SOUZA DE VASCONCELOS  
PEDRO XIMENES CABRAL BORGES  
FLAVIO TAVARES DE BRITO

**SISTEMÁTICA OPERACIONAL DE PROGRAMAÇÃO,  
CONTROLE E ACESSO DE NAVIOS NO PORTO DO ITAQUI.**

São Luís  
2013

**PAULO RAFAEL GONÇALVES ALVES**  
**RAFAEL SOUZA DE VASCONCELOS**  
**PEDRO XIMENES CABRAL BORGES**  
**FLAVIO TAVARES DE BRITO**

**SISTEMÁTICA OPERACIONAL DE PROGRAMAÇÃO,  
CONTROLE E ACESSO DE NAVIOS NO PORTO DO ITAQUI.**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado ao Curso de Gestão Portuária  
da Faculdade Laboro,-Universidade Estácio  
de Sá para a obtenção do título de  
especialista em Gestão Portuária.

Orientadora: Profa.Dra.Mônica Elinor  
Alves  
Gama.

São Luís  
2013

Alves, Paulo Rafael Gonçalves. Vasconcelos, Rafael Souza. Borges, Pedro Ximenes Cabral. Brito, Flavio Tavares.

Sistemática Operacional de Programação, Controle e Acesso de Navios no Porto do Itaqui- São Luís 2013.

46f.

TCC (Pós graduação em Gestão Portuária) \_ Faculdade Laboro/Universidade Estácio de Sá- São Luís, 2013.

1. Programação 2.Navios 3.Controle 4. Acesso Aquaviário I.Título.

C D U 556.523.517574:519.233.24.623.8.627 (812).1

**PAULO RAFAEL GONÇALVES ALVES  
RAFAEL SOUZA DE VASCONCELOS  
PEDRO XIMENES CABRAL BORGES  
FLAVIO TAVARES DE BRITO**

**SISTEMÁTICA OPERACIONAL DE PROGRAMAÇÃO,  
CONTROLE E ACESSO DE NAVIOS NO PORTO DO ITAQUI.**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado ao Curso de Gestão  
Portuária da Faculdade Laboro -  
Universidade Estácio de Sá para a  
obtenção do título de especialista em  
Gestão Portuária.

Aprovada em \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof<sup>a</sup> Mônica.Elinor Alves Gama (Orientadora)

Doutora em Medicina

Faculdade Laboro- Universidade Estácio de Sá

*A todos aqueles que acreditaram  
na minha vitória.*

## AGRADECIMENTO

Agradecemos às nossas famílias e amigos pela compreensão que tiveram, pelo estímulo que nos foi dado para que o grupo pudesse alcançar o objetivo, pela compreensão que tiveram quando tivemos que nos ausentar para aprofundar os conhecimentos, e, por isso, não pôde desfrutar da minha presença. Agradeço em especial aos meus pais, os quais foram importantes nessa caminhada, não só pelo estímulo, mas também pelos conselhos, pela atenção e oportunidade que sempre me deram para “correr” atrás do que realmente eu queria fazer; a eles o meu muito obrigado por esta grande conquista, que será apenas o primeiro passo de tantos outros que conquistarei dentro da minha profissão.

Agradeço também aos meus professores e coordenadoras, pelo acompanhamento deste trabalho, e pelo despertar do tema, proporcionadas pela disciplina tão bem ministrada no curso de Pós Graduação em Gestão Portuária.

“Nunca perca fé na humanidade, pois ela é como um oceano. Só porque existem algumas gotas de água suja nele, não quer dizer que ele esteja sujo por completo”.

(Mahatma Ghandi).

## RESUMO

Este trabalho abordará o processo sistemático operacional utilizado pela Autoridade Portuária do Porto do Itaqui, com objetivo de explicar as definições concretas na visão operacional, buscando primeiramente analisar o conteúdo do processo para programar e autorizar as embarcações, desde sua chegada na área de fundeio - ponto de espera, até liberação para sua atracação, operação, desatracação e saída da Baía de São Marcos, podendo assim usufruir legalmente dos serviços condominiais que o Porto do Itaqui através da sua Autoridade Portuária pode oferecer aos clientes e usuários, incluindo armadores, agências, despachantes, operadores, transportadores, autoridades aduaneiras e órgãos fiscalizadores, no sentido de programar o fluxo dos navios e operações, buscando estabelecer também uma sistemática operacional no sentido de promover a eficiência no Terminal, garantindo a segurança da navegabilidade e operação para os navios que utilizam toda a área sob responsabilidade da Autoridade Portuária - EMAP, desde o canal de acesso, sinalizações náuticas, defensas, cabeços de amarração e manutenção das profundidades de cada berço do Porto do Itaqui. Nossa abordagem será dividida em três tópicos, serão sinalizados objetivos para normatizar o tráfego de navios e os serviços decorrentes para a acostagem das embarcações no Porto do Itaqui.

**Palavras-Chave:** Programação. Navios. Acesso. Aquaviário. Controle.



## **ABSTRACT**

This paper will address the systematic process used by operating Port Authority of Itaquí, in order to explain the definitions in the concrete operational vision, seeking primarily to analyze the content of the process to program and authorize vessels, since his arrival at anchorage area - point waiting until release to their berthing operation, undocking and departure of São Marcos Bay, thus being able to legally enjoy the condominium services that Itaquí Port through its Port Authority can provide customers and users, including shipowners, agents, brokers , operators, carriers, customs authorities and regulatory agencies in order to plan the flow of ships and operations, also seeking to establish a system operating in order to promote efficiency in the Terminal, ensuring the safety of navigation and operation for all vessels using the area under the responsibility of the Port Authority - EMAP from the access channel, nautical signs, fenders, bollards and maintenance of the depths of each cradle of Itaquí Port. Our approach is divided into three topics, goals will be flagged to regulate ship traffic and services arising for the berthing of vessels at the Port of Itaquí.

**Keywords:** Programming Ship. Waterway access. Control Ship

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	10
<b>2</b>	<b>OBJETIVO DO ESTUDO</b> .....	12
2.1	Geral.....	12
2.2-	Específico.....	12
<b>3</b>	<b>METODOLOGIA</b> .....	13
<b>4</b>	<b>RESULTADOS</b> .....	14
4.1	Pesquisa de Campo.....	14/45
4.2	Revisão da Literatura .....	14/45
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO</b> .....	46
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	49
	<b>ANEXOS</b>	

# 1 INTRODUÇÃO

O tema abordado mostra os objetivos e definições da sistemática operacional envolvendo a programação de navios, o controle de acesso aquaviário, com intuito de explicar, exemplificar, ilustrar, esboçar documentações de referência e descrições de procedimentos, significar certas nomenclaturas e termos marítimos e portuários, ditar e determinar suas responsabilidades. No decorrer da pesquisa bibliográfica abordaremos as obrigações da Administração do Porto, garantindo à navegação e ao comércio marítimo condições satisfatórias de abrigo, sinalização e profundidades dos canais de acesso, das bacias de evolução e das frentes de acostagem, inclusive no que se refere às instalações e serviços condominiais do Terminal.

Bento Moreira em sua obra Histórias do Porto Itaqui, descreve a Localização e características físicas do Porto:

O Porto do Itaqui localiza-se na costa norte do Brasil, no interior da baía de São Marcos, dez quilômetros a Sudoeste da cidade de São Luís, capital do Estado do Maranhão entre os portos de Belém e Vila do Conde no Pará e Mucuripe e Pecém no Ceará. Suas coordenadas geográficas são Latitude:02°34'45"S, Longitude:044°22'15"W, Coordenadas UTM:-E 569.950/N9.714.900 conforme a Carta Náutica n°. 413-DHN (NETO, 2007, p.97)

Assim, entendemos que se trata de um porto natural, acessível, oferecendo ampla bacia de evolução, sem o inconveniente de apresentar seus limites de terreno firme com bairros residenciais e avenidas urbanas, dispondo de imensas áreas de expansão, tanto ao longo do litoral, para o sul, como para retro-porto.

Desse modo, trabalharemos também atividades que o Porto Organizado detém, assim como a necessidade e obrigação de repassar as programações dos navios atracados, fundeados e esperados, realizando uma análise das condições, tipos de navios e carga para elaborar a programação dos navios. Cujas finalidades é examinar os planos dos navios, verificando a disposição de tudo o que se referir à navegação e à meteorologia, de modo a serem escolhidos os locais de instalação, utilização, armazenamento e guarda dos instrumentos destinados a esses serviços.

Segundo Bento Moreira (2007, p.768) “Lutamos para transformar esse sagrado recanto da baía de São Marcos no majestoso ancoradouro, pujante e

misterioso, forte e valente, operoso e bom que vem marcando profundamente, a economia e o destino do Estado do Maranhão”.

De forma geral, organizar antecipadamente todo tipo e funcionalidade do porto, recepção, operação, programação, definidas em reuniões pré-operacionais nas quais todas as partes (clientes / operadores / Autoridade Portuária / e demais envolvidos ) estarão colocando em pauta quais procedimentos serão tomados no decorrer de cada operação. Conhecer as responsabilidades, deveres e atribuições dos oficiais / Praticagem quanto à navegação, previstas na Ordenança Geral para o serviço da Armada, e familiarizar-se com os assuntos pertinentes à área de navegação. Trabalhar em conjunto com toda comunidade marítima e operacional para que haja um intercambio entre as partes.

A satisfação do cliente não pode ser relacionada somente à entrega do produto/serviço, mas também, se o produto/serviço poderá ou não suprir as necessidades e expectativas do cliente e como a empresa procederá se o produto apresentar algum problema e quais os meios e serviços de suporte à assistência técnica ao produto/serviço. (KOTLER, 2000, p.45)

Dentre outros fatores, demonstraremos ainda os equipamentos utilizados em salas de controle, operações de embarque e desembarque e em toda área primária, para que haja um critério seguindo exigências nas operações para realizar a passagem da mercadoria desde o transporte marítimo até o transporte terrestre e vice-versa. O objetivo da operação portuária é sempre de buscar a maior eficiência e eficácia, em outras palavras, isso quer dizer minimizar os custos de transporte e armazenagem, aumentando o fluxo e visando bater metas.

O Porto do Itaqui oferece serviços integrados de operações portuárias e armazenagem em retro área, dispondo de serviços de carga e descarga de navios utilizando guindastes de terra e móveis sobre rodas (MHC), com capacidade nominal de 100 toneladas, eles agilizam as operações, reduzindo custos e proporcionando excelência e produtividade. Podemos dizer que hoje o Itaqui está voltado para a carga de projeto, carga geral, celulose, produtos siderúrgicos, granéis sólidos, carga perecível, GLP (Gás Liquefeito de Petróleo), derivado de petróleo, passageiros, dentre outros. Os serviços são executados com mão de obra qualificada (Operadores Portuários / OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra) / Serviço do próprio terminal) e softwares de controle e informação, dispondo dos mais modernos padrões de segurança, gestão de sinistros e proteção ao meio ambiente.

## **2 OBJETIVO:**

### **GERAL:**

Examinar os planos dos navios e verificar a disposição de tudo que se referir à programação desses navios no Porto Organizado do Itaqui.

### **ESPECÍFICOS:**

- Conhecer as responsabilidades, deveres e atribuições pertinentes à área de navegação.
- Demonstrar os tipos de equipamentos utilizados em salas de controle, operações de embarque, em toda a área primária.
- Esclarecer por meio de demonstrativos a responsabilidade da operação portuária em reduzir custos e proporcionar excelência em produtividade.

## **3 METODOLOGIA:**

A metodologia deste artigo é apresentar um estudo de campo em que são analisados e justificados os ganhos proporcionados pela organização em questão, assim como demonstrar por meio da exposição de fatos, dados, cronogramas e imagens o que só pode ser visto e analisado dentro do campo de trabalho como: objetivos para normatizar o tráfego de navios e os serviços decorrentes para a acostagem das embarcações no Porto do Itaqui. Foram realizadas visitas na área para visualizar o campo e fotografar a área em foco.

A discussão e resultados desse trabalho originaram-se também de relatos de alguns gestores que contribuíram para a realização desse trabalho de campo. Por meio de pesquisas prévias tomamos conhecimento do retorno que essa atuação portuária transmite para a sociedade no aspecto interação entre produto e cliente visando procedimentos imediatos, como por exemplo, como a empresa poderá corresponder caso ocorra um problema e qual a postura a ser adota pelo gestor a fim de garantir o retorno ao consumidor final.

A satisfação do cliente não pode ser relacionada somente à entrega do produto/serviço, mas também, se o produto/serviço poderá ou não suprir as necessidades e expectativas do cliente e como a empresa procederá se o produto apresentar algum problema e quais os meios e serviços de suporte à assistência técnica ao produto/serviço. (KOTLER, 2000, p.45)

Dessa forma, compreende-se que, dada a devida importância à aplicação prática da estratégia da qualidade iremos reconhecer a preocupação com os aspectos logísticos de uma organização, agregando-lhe valores qualitativos e quantitativos. De modo que é essa área da Gestão que planeja, opera e está preparada para resolver qualquer problema a fim de consolidar as partes envolvidas no processo e satisfazer o consumidor final.

Esse trabalho tem como recorte epistemológico a leitura sobre a Sistemática Operacional de Programação, Controle e acesso de navios no Porto do Itaqui. Registrar a qualidade nas organizações e o retorno que esse processo dar ao cliente.

## **4 DISCUSSÃO E RESULTADOS:**

### **4.1 Pesquisa de Campo.**

A Programação portuária, segundo pesquisa in loco, tem como objetivo coordenar a programação de navios no Porto Organizado do Itaqui. Documentos de referência como: Norma de Prioridade de Atracação e Regulamento de exploração do Porto Organizado do Itaqui garantem a visão e o cumprimento de metas adotadas pela organização.

Departamentos importantes fazem parte do corpo administrativo e definem ações importantes de gestão portuária:

- **AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO**

Pessoa jurídica, representante do armador, que cuida dos interesses do navio.

- **COPCO (Coordenadoria de Programação e Controle Operacional)**

Coordenação e Controle Operacional

- **C.C.O (Centro de Controle Operacional)**

Centro de Controle Operacional Programação de Navio.

Responsabilidades oriundas de uma qualidade de serviços prestados na área portuária fazem com que a COPCO (**Coordenadoria de Programação e Controle Operacional**) cumpra ações operacionais assim descritas:

1º - Realizar a programação de navios;

2º - Inserir a programação de navios no site;

3º - Receber relatórios da COOPE (Coordenadoria de Operações), COAPA (Coordenadoria de Armazéns e Pátios), Petrobrás, Granel Química e Vale;

4º - Elaborar Boletim de navio.

5º - Elaborar estatística da movimentação de cargas de todo o Complexo Portuário da Baía de São Marcos;

6º - Envio Mensal de dados sobre a movimentação de cargas no Porto do Itaqui a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) através do SDP - Sistema de Desempenho Portuário.

O CCO (**Centro de Controle Operacional**), mantendo a mesma qualidade é

responsável por receber as marcações de manobras dos navios e repassar ao Supervisor de Operação para que este execute a manobra no cais juntamente com os Amarradores da seguinte forma:

1º - Auxiliando a GEOPE (Gerência de Operações)/COOPE (Coordenadoria de Operações)/COPCO (Coordenadoria de Programações)/COACE (Coordenadoria de Acesso Aquaviário) com

informações e dados estatísticos de acompanhamento operacional dos navios durante estadia no Porto;

2º - Auxiliando a COOPE (Coordenadoria de Operações) no planejamento de manobras e logística operacional;

3º - Alimentando o site da EMAP (Empresa Maranhense de Administração Portuária) referente à movimentação de navios;

4º - Elaborando relatório gerencial de operações e documentos para envio ao meio interno e externo;

5º - Promovendo interação informativa entre agências, Praticagem, navios e toda comunidade portuária via rádio VHF (*Very High Frequency – Alta frequência*) fixo e telefonia.

6º – Organizando reuniões Pré-operacionais dos navios agendados na programação junto aos clientes, operadores portuários, agentes e demais envolvidos na operação, elaborando Ata para cada reunião.

Entretanto são funções que caracterizam o centro como Fiel Depositário do Porto do Itaqui, responsável legal junto a Receita Federal do Brasil para atracar e desatracar embarcações abrindo/encerrando escalas no sistema **SISCOMEX CARGA (Sistema de Comércio Exterior)**, responsável legal pelo Governo Federal para operar o sistema **PSP (Porto sem Papel)** liberando anuências e atracando/desatracando as embarcações.

A descrição do procedimento segundo a Programação de Navios ocorre com a responsabilidade de determinar a programação de atracação e desatracação. De forma que, o Porto do Itaqui utiliza um conjunto de atividades o qual está representado no Anexo I onde representa o Fluxograma para Controle de Atracação.

Segundo análise de campo constatamos procedimentos onde a programação de navios é feita a partir do preenchimento do Pedido de Atracação - Anexo II pelas agências de navegação. A partir daí a COPCO realiza toda uma análise sobre as condições (tipo de navio e carga) para elaborar a Programação de Navios - Anexo III e em seguida informa a COOPE e a COAPA para que se tomem as providências cabíveis para que ocorra a operação. Assim, o supervisor



de atracação comunica o horário da desatracação do navio ao Centro de Controle Operacional (C.C.O) que alimenta a Movimentação Operacional com a última informação necessária para fechar o ciclo operacional do navio no Porto e encaminha a COPCO.

Entretanto, a COPCO recebe a Movimentação Operacional, o Relatório de Cargas (embarque/descarga), encaminhado pela COAPA, ou o Relatório de Granel Líquido encaminhado pela Petrobrás, para providenciar o preenchimento do Boletim do Navio.

Entendemos que a participação efetiva dos gestores nesse processo de grande responsabilidade participativa, deve ser reconhecida como uma alternativa que trata de um valor a ser conquistado e mantido em todos os níveis. Além disso, percebemos com isso que o gestor tem a missão de estabelecer diretrizes de qualidade a todos os envolvidos.

Morgan, em sua obra “Qualidade em prestação de serviço”, exemplifica:

Não podemos esquecer que há uma relação direta entre o sucesso da empresa, o sucesso da equipe de trabalho e o sucesso pessoal. Se o profissional gosta do que faz, está disposto a aprender sempre e se compromete com os objetivos da empresa; se a empresa respeita esse profissional, oferece condições para que ele aprenda sempre e lhe paga um salário justo; se os profissionais trabalham em equipe com base nas diretrizes estabelecidas em comum acordo com a empresa, então o sucesso é de todos! (MORGAN, 2001, p.15)

Motivo este pelo qual a qualidade deve relacionar-se às estratégias da organização, pois, juntas resultam em ações incontestáveis e diferenciadas. Independentemente de um certificado exposto num lugar de honra, devam apresentar ganhos efetivos para a organização.

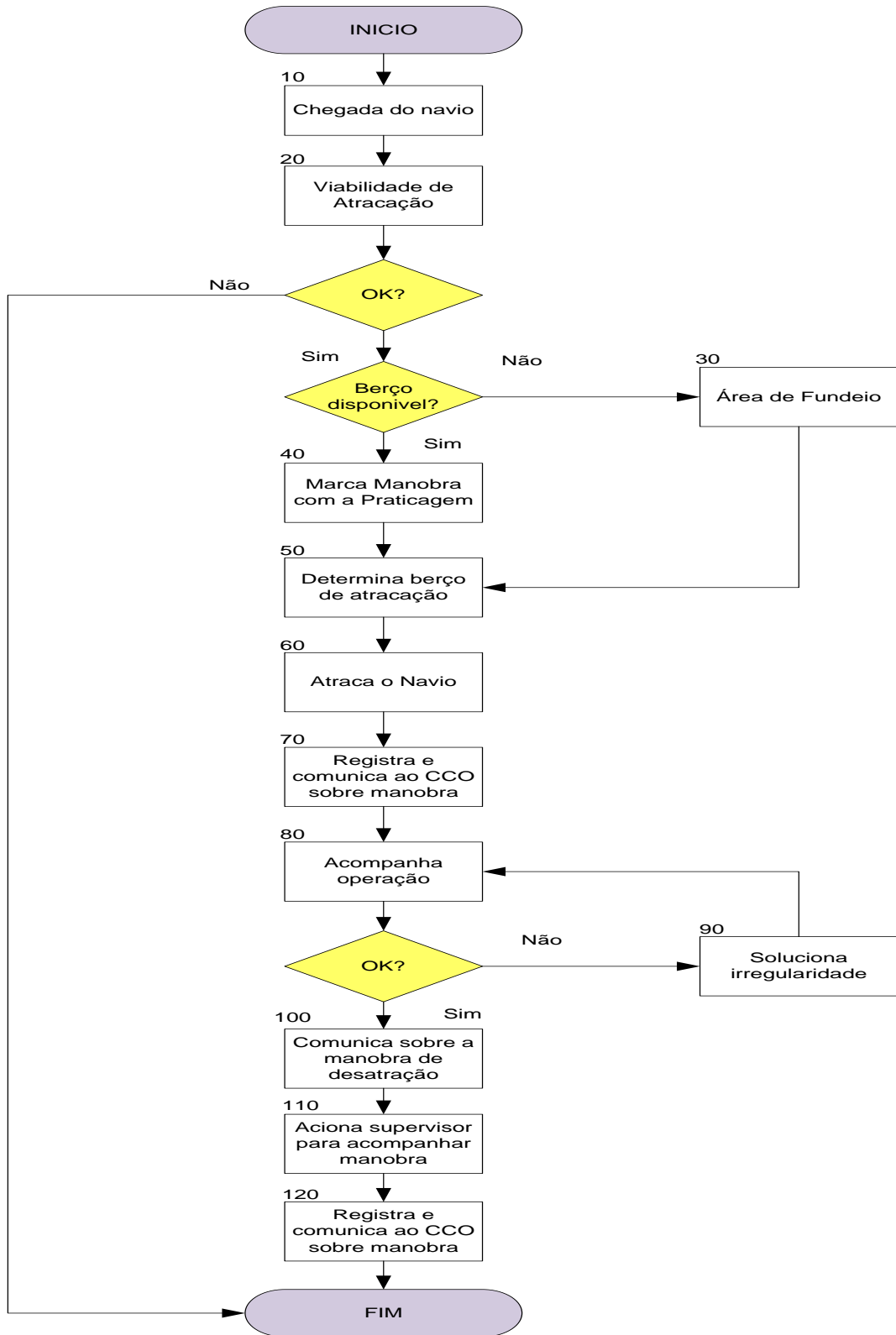
Contudo, Viabilizar a produção da qualidade com ações gerenciais compatíveis com os conceitos da qualidade selecionados e definir tecnicamente a produção da qualidade, partindo do projeto do produto e incluindo os modelos de conformação a ele. Nota-se que a gestão da qualidade no processo produtivo é parte essencial desta questão onde a sistemática operacional de programação, Controle e acesso de navios no Porto Itaquí é o alvo para a Gestão de Qualidade.

O conjunto de todas essas ações deve construir a cultura da qualidade no ambiente portuário, elemento essencial à consolidação da Gestão da Qualidade nas organizações.

Bento Pereira (2001), ao relatar suas histórias no Porto do Itaqui declara a sua admiração e orgulho afirmando,

Tudo o que mais desejamos é que este porto incomparável em condições técnicas, profundidades naturais, canal de acesso, bacia de evolução, proteção de ondas e ventos, prospere sempre e consiga manter a aura de vencedor, conquistada com valentia ao longo dos últimos anos impondo-se pelo trabalho e respeito de seus gestores e operário, estivadores marítimos e terrestres, e se fazendo exemplo edificante para o resto do país. (Neto, 2001, p.15)

Anexo I-Figura representativa do Fluxograma de Controle de Atracação .




**Figura representativa do Fluxograma de Controle de Atracação.**

<b>O quê</b>	<b>Como</b>	<b>Quem</b>
10	Solicita para a GEGOP (Gerência de gestão Operacional) a atracação do navio através do anexo II (Pedido de atracação), anexando o aviso de chegada e cartas das tabelas portuárias.	Agência de Navegação
20	Analisa qual o tipo de navio e carga, preenche a Programação de Navios (Anexo III) respeitando a Norma de Prioridade de Atracação e Regulamento de exploração do Porto Organizado do Itaquí e envia a programação para os setores operacionais.	GEGOP (Gerência de gestão Operacional)
30	1. Caso não seja possível a viabilidade de atracação o navio fica fundeado esperando aviso. 2. A ordem de atracação será respeitada conforme a Norma de prioridade de atracação e Regulamento de exploração do Porto Organizado do Itaquí.	GEGOP (Gerência de gestão Operacional)
40	Determina através da Programação para os Berços (Anexo III), qual o berço disponível para atracação do navio, sempre respeitando a Norma de prioridade de atracação e Regulamento de exploração do Porto Organizado do Itaquí. Obs.: O horário de atracação e desatracação é definido pela Praticagem.	GEGOP (Gerência de gestão Operacional)
50	Confirmada a viabilização de atracação, marca manobra com a Praticagem definindo o horário e Informa ao C.C.O através de e-mail ou telefone.	Agência de Navegação
60	Após acionado pelo C.C.O, o Supervisor de operação e Amarradores auxiliam o prático na atracação do navio no berço determinado pela Gerência de Gestão Operacional (GEGOP).	Prático /Lancha/ Rebocadores / Supervisor de Operação/ Amarradores/
70	Após finalizada manobra de atracação do navio, o Supervisor de Operação repassa o horário de término de amarração e todos os acontecimentos durante a manobra via radio VHF móvel ao Centro de Controle Operacional (CCO).	Supervisor de Operação
80	Após recebido o horário oficial de término de atracação, o Centro de Controle Operacional	CCO

	(CCO) realiza registros aduaneiros e operacionais inerentes a estadia do navio no Porto obtidos através de contato com os Operadores Portuários, Supervisores de Operação e demais envolvidos na operação. Tais informações, constam no Relatório Gerencial de Operações e este é enviado ao término de cada turno para a Gerência de Gestão Operacional (GEGOP). (nesse quesito é necessário citar o meio pelo qual é enviado?)	
90	Após a confirmação de término da operação, marca manobra de desatracação na praticagem e envia email ou telefona para o CCO (Centro de Controle Operacional) para solicitar amarradores para auxiliar na desatracação.	Agência de Navegação
100	Ciente da manobra de desatracação, aciona o Supervisor de Operação para auxiliar na manobra realizada pelo Prático /Lancha/ Rebocadores/ Amarradores.	CCO (Centro de Controle Operacional)
110	Após a desatracação, comunica o horário via radio VHF móvel ao Centro de Controle Operacional (CCO) que alimenta o Relatório Gerencial de Operações com a última informação necessária para fechar o ciclo operacional do navio no Porto.	Supervisor de Operação
120	Recebe o Relatório Gerencial de Operações (CCO), Relatório de Carga (COAPA) ou o Relatório de Granel Líquido (Petrobrás) para providenciar o preenchimento do Boletim do Navio e envio para o faturamento e controle da Coordenadoria de Operações.	GEGOP

## Representação figurativa do documento de Pedido de atracação.

		<b>EMPRESA MARANHENSE DE ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA</b>	
<b>PEDIDO DE ATRACAÇÃO - PA</b>			Nº (01)
<i>REFERÊNCIA : Norma de Prioridade de Atracação do Porto do Itaqui Art. 1º, §1º</i>			
REQUISITANTE (pessoa jurídica) Agente ou Armador (02)		Classe <input type="checkbox"/> LC <input type="checkbox"/> CB	Data de Chegada (04)
OPERADOR PORTUÁRIO (06)		Procedência (07)	Embarcação/ IMO (05)
Nacionalidade (10)	Comprimento (m) (11)	DWT (12)	Arqueação Bruta (T) (13)
Classe do Navio (15)		Tipo de Carga (Peso e Espécie) (16)	Arqueação Líquida (T) (14)
Água (18) <input type="checkbox"/> SIM <input type="checkbox"/> NÃO		Rebocador (19) <input type="checkbox"/> Atracação <input type="checkbox"/> Desatracação	Operações (17) <input type="checkbox"/> Desembarque <input type="checkbox"/> Outros <input type="checkbox"/> Embarque
Berço de Atracação (22)		Atracação (23) Data/Hora:	Guindastes (20) <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
		Desatracação (24) Data/Hora:	Critério de atracação <input type="checkbox"/> BB <input type="checkbox"/> BE (21)
<b>Taxas Portuárias</b>			
TABELA		RESPONSÁVEL PELO PAGAMENTO	
"I"- Infra Estrutura Aquaviária			
"II" - Instalações de Acostagem			
"III"- Infra Estrutura Terrestre		(25)	
"IV"- Movimentação de Mercadorias			
"V"- Armazenagem de Cargas			
"VI"- Equipamentos Portuários			
"VII"- Serviços Diversos			
<p>O Requisitante declara para os devidos fins junto à Administração do Porto que o Navio possui características e condições físicas estruturais adequadas, bem como equipamentos necessários para operar em ritmo normal, 24 (vinte e quatro) horas diárias, com no mínimo 02 (dois) ternos, contemporaneamente, enquanto perdurar a operação, independente do dia da semana. Declara ainda, obdecer fielmente as disposições contidas no Regulamento de Exploração do Porto Organizado do Itaqui e Normas complementares.</p>			
<p>Quanto ao disposto acima, a Administração Portuária poderá flexibilizar a necessidade de sua aplicação em casos extraordinários, desde que baseada nos princípios da Administração Pública, especialmente o da razoabilidade.</p>			
DATA DO PA (26)	REQUISITANTE (Agente/Armador) (27)	GEOPE/DOP/EMAP (28)	PROGRAMAÇÃO/EMAP (29)

Observação: Este documento não exclui o Aviso de Chegada do Navio.

## **Instrução de Preenchimento (segundo pesquisa in loco):**

- Campo 01** Número do Pedido de Atracação.
- Campo 02** Nome do Agente/ Armador requisitante da atracação.
- Campo 03** *Tipo de classe: longo curso (LC) ou cabotagem (CB).*
- Campo 04** Dia, mês e ano da chegada do navio (podendo ficar no fundeio).
- Campo 05** Nome do Navio
- Campo 06** Nome do Operador Portuário Responsável.
- Campo 07** Porto de origem.
- Campo 08** Porto de destino.
- Campo 09** Leitura do calado de atracação
- Campo 10** Bandeira de origem do navio.
- Campo 11** Comprimento do navio.
- Campo 12** Peso total com a carga.
- Campo 13** Capacidade bruta.
- Campo 14** Capacidade líquida.
- Campo 15** Carga (peso e espécie).  
Informar a Classificação do navio de acordo com as seguintes siglas: GLPT
- Campo 16** (Petróleo), GLP (Gás), GSMM (Minério), GST (Trigo), CG (Carga Geral), GSOT (Soda Cáustica).
- Campo 17** Tipo de operação a ser realizada.
- Campo 18** Pedido de abastecimento (responsabilidade da CAEMA).
- Campo 19** Tipo de operação a ser realizada pelo rebocador.
- Campo 20** Marcar com “X” SIM ou NÃO se for utilizar guindastes
- Campo 21** Posição do navio (bombordo ou boreste).
- Campo 22** Berço em que o navio vai atracar.
- Campo 23** Dia/mês/ano e horário da atracação
- Campo 24** Dia/mês/ano e horário da atracação
- Campo 25** Responsáveis pelos pagamentos das taxas portuárias
- Campo 26** Data de emissão do pedido de atracação.

- Campo 27** Assinatura do agente requisitante.
- Campo 28** Assinatura e carimbo da GEGOP.
- Campo 29** Assinatura do responsável pela programação.

## Anexo II – Programação de Navios

EMAP / DOP  
GER. DE GESTÃO OPERACIONAL

PROGRAMAÇÃO DE NAVIOS

(01)    

MÊS \_\_\_\_ (02) \_\_\_\_

POSICÃO EM : (03) ÀS: (04) PÁG.: (05)

N.º Atrac.	Nº	NAVIO	COMPR. (m)	TIPO DE CARGA	CAIS nº	DWT (t)	CALADO (m)	QT. CARGA (t)	AGENTE	STATUS (%)	SITUAÇÃO	PREVISÃO ATR./DESATR.	TOTAL MÊS (t)
	1												
	2												
	3												
	4												
(06)	5	(07)	(08)	(09)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)
	6												
	7												
	8												
	9												
	10												
	11												
	12												
	13												
	14												
	15												
	16												
	17												
	18												
	19												
	20												
	21												
	22												
	23												

(19) C = Carregamento D = Descarga A = Abastecimento I = Inspeção

jobao\doss2009\Prog\_Jurho.xls

- Campo 01** Legenda (Situação da embarcação)
- Campo 02** Mês da programação
- Campo 03** Data da atualização da programação
- Campo 04** Horário da última atualização
- Campo 05** Descrever a numeração das páginas, no formato “x/ y”, sendo que x é o número da página e y o total de páginas do documento



- Campo 06** Número da Atracação conforme campo 06 do Pedido de Atracação (Anexo II)
- Campo 07** Nome do navio
- Campo 08** Comprimento do navio
- Campo 09** Tipo de carga (Ex: Derivado de Petróleo, GLP, Fertilizante, Trigo, Manganês, Alumínio,
- Campo 10** Número do berço onde será realizada de atracação.
- Campo 11** Peso total do Navio com a carga
- Campo 12** Profundidade entre a linha d'água e a quilha do navio
- Campo 13** Peso da carga do navio
- Campo 14** Nome do Agente de Navegação (Preposto) do armador
- Campo 15** Situação percentual da operação do navio
- Campo 16** Situação do navio
- Campo 17** Data prevista para atracação/ desatracação
- Campo 18** Quantidade total de carga operada no mês
- Campo 19** Legenda para situação do navio na chegada (preenchida juntamente com o nome do Navio. Ex: Mila Tide – A/ Lobato - D).

O controle de navios, como já foi analisado, tem como objetivo sistematizar e regulamentar o tráfego de navios e serviços de atracções e desatracções; cuja descrição pode ser assim definida:

A **AGÊNCIA DE NAVEGAÇÃO** é representada por uma pessoa jurídica, representante do armador, que cuida dos interesses do navio. O **PRÁTICO**, por sua vez trata-se de um auxiliar obrigatório da navegação, determinado pela DPC (Diretoria de Portos e Costas) e responsável pela entrada do navio no canal de acesso, bacia de evolução, atracção, desatracção e saída do canal.

O **REBOCADOR** tem como função auxiliar o navio nas manobras no canal de acesso, atracção, desatracção e saída do canal; enquanto o **OPERADOR PORTUÁRIO**, também uma pessoa jurídica pré-qualificada junto à Administração do Porto, na forma da norma aprovada pelo Conselho de Autoridade Portuária, executa operações portuárias dentro dos limites do porto organizado.

O **AMARRADOR** é a pessoa habilitada através de vários treinamentos no manejo com cabos, na colocação dos mesmos nos cabeços, facilitando assim quando de sua retirada. Logo, o **SUPERVISOR DE OPERAÇÃO** cuja responsabilidade é auxiliar o Prático no posicionamento e amarração das embarcações durante a atracção e desatracção, necessita levar em consideração a operacionalidade de carga e descarga de produtos fornecendo ao CCO informações e registros obtidos na área operacional, ou seja, pessoas com vários treinamentos inerentes ao seu serviço. Meio de ligação entre o CCO, Operadores Portuários, Práticos e envolvidos nas manobras no cais.

Podemos analisar com isso que, viabilizar a produção da qualidade com ações gerenciais compatíveis com os conceitos da qualidade selecionados é o grande desafio dessa organização portuária.

A responsabilidade por todas as atividades logísticas operacionais para posicionamento e manobras de atracção e desatracção de embarcações é da COOPE.

O **CCO** é o responsável por receber as marcações de manobras dos navios e repassar ao Supervisor de Operação para que este execute a manobra no cais juntamente com os Amarradores, assim delimitados:

- Auxiliar a GEOPE/COOPE/COPCO com informações e dados estatísticos de acompanhamento operacional dos navios durante estadia no Porto;
- Auxiliar a COOPE no planejamento de manobras e logística operacional;
- Alimentar o site da EMAP referente à movimentação de navios;

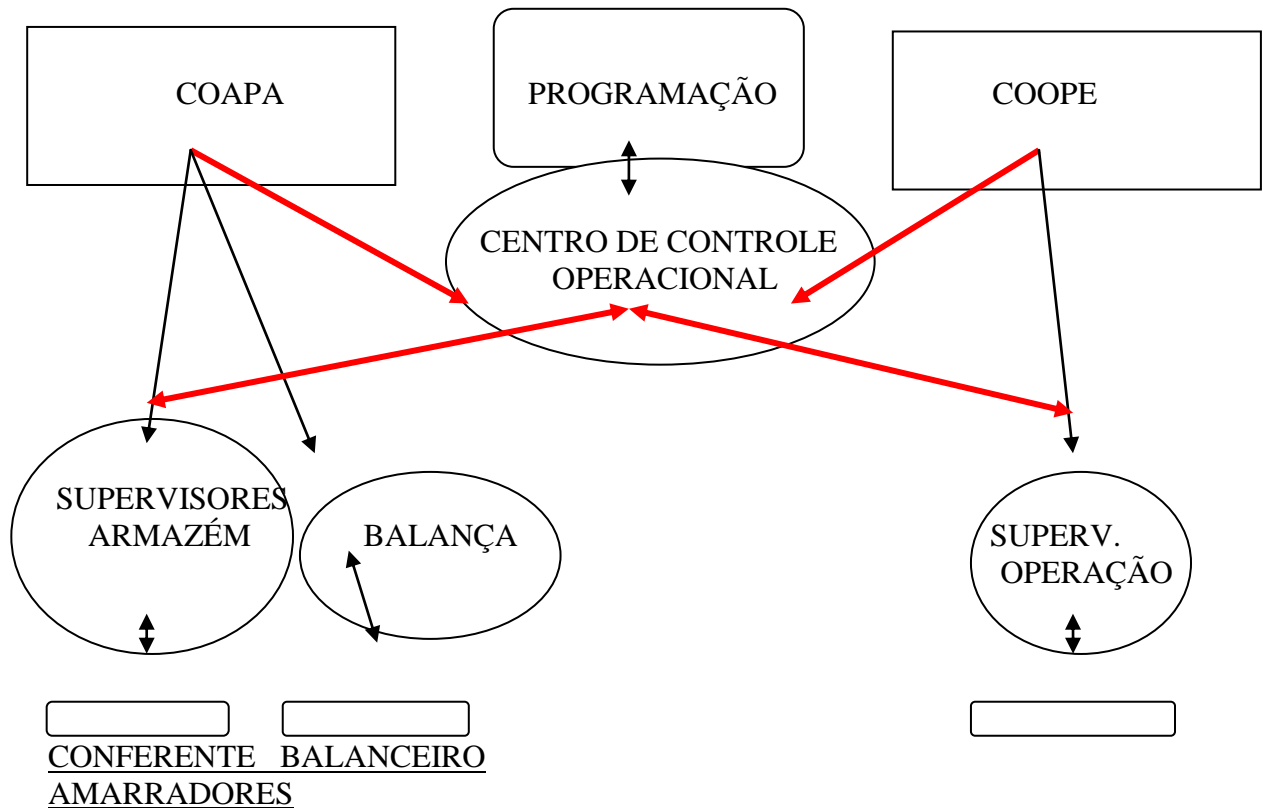
- Elaborar Relatório Gerencial de Operações e documentos para envio ao meio interno e externo;
- Interação informativa entre agências, Praticagem, navios e toda comunidade portuária via rádio VHF fixo e telefonia.

Baseados na descrição de procedimento a programação de navios é feita a partir do preenchimento do Pedido de Atracação pelas agências de navegação. A partir daí a COPCO realiza toda uma análise sobre as condições (tipo de navio e carga) para determinar a Programação de Navios e Mapa para os berços, em seguida encaminha a COOPE e a COAPA para que se tomem as providências cabíveis e ocorra a operação.

Após inserção dos navios na programação e definição do berço para atracação, a COOPE avaliará a necessidade de realização de reunião para definição das particularidades operacionais anterior a sua atracação. Havendo necessidade, deverá convocar todos os envolvidos internos e externos na operação, inclusive os clientes importadores/exportadores, para realização de reunião pré-operacional onde serão tratados todos os assuntos inerentes a operação e suas particularidades para serem registradas em Plano pré-operacional e ratificar a programação do navio.

O processo de atracação e desatracação do Porto do Itaqui utiliza como controle de entrada e saída dos navios a Norma de prioridade de atracação e Regulamento de exploração do Porto Organizado do Itaqui, os quais descrevem os critérios necessários e legais para a atracação. De forma que, Para determinar a programação de atracação e desatracação, o Porto do Itaqui utiliza um conjunto de atividades a qual está representada no fluxograma do Controle de atracação. Ao término de cada turno o C.C.O. emite e disponibiliza no servidor o Relatório Gerencial de operações para COOPE e COPCO.

• **ORGANOGRAMA FUNCIONAL - ÁREA PRIMÁRIA**



O organograma funcional \_ área primária\_ apresentado descreve as funções já definida como a **COAPA**-Coordenadoria de Armazéns e Pátios, a **COOPE**-Coordenadoria de Operações e o **C.C.O**-Centro de Controle Operacional, 04 funcionários-EMAP- turno de trab. 12h. em regime de revezamento permanecendo o setor funcional durante 24h por dia, tendo como principais funções: o acompanhamento operacional de toda área primária e de produção de cg/dg dos navios atracados gerando planilhas de controle e dados informativos; Informar sobre a marcação de manobras para posterior execução, responsabilizar-se por emissão e recepção de documentos para navios e agências; registrar incidentes operacionais e providências a serem tomadas como em caso de derrame de óleo e avarias de equipamentos portuários.

O C.C.O ainda tem a função proporcionar a interação informativa via meios de comunicação com agências marítimas, Praticagem, clientes portuários, programação EMAP e supervisores de armazém e de operação; Mantendo-se ainda 24 h “*stand by – apto em atenção a qualquer operação*” para chamadas de navios nacionais e estrangeiros, operadores portuários e comunidade portuária em geral, via rádio VHF fixo de longo alcance, para captação e repasse de informações essenciais relativas às operações e ocorrências de emergência na área do porto;

Dependendo da situação fica aguardando processo de habilitação como fiéis depositários da EMAP (Empresa Maranhense de Administração Portuária) para alimentação do Siscomex e outros tramites aduaneiros (Mantra, DI´S

(declaração de importação), DSI's (declaração simplificada de importação), DTA's (despacho de trânsito aduaneiro, Presença de Carga e Avarias) que necessitam da representação da EMAP durante 24h. Para tanto, já houve participação dos 04 (quatro) funcionários em curso ministrado pela Receita Federal; viabiliza alimentação de quadros digitais e do site da EMAP relativo aos informes operacionais, programação de navios e ocupação dos berços; Dentre outros fatores fica aguardando viabilização para monitoramento de área via CFTV (Circuito Fechado de TV) em pontos estratégicos de operação e ainda a viabilização para habilitação como PFSO (Port Facility Security Officer - Oficial de Segurança das Instalações Portuárias).

Ocorre que os Supervisores de Operação com 04 (quatro) funcionários, turno de trabalho 12h. em regime de revezamento permanecendo o setor funcional durante 24h por dia, tem como principais funções:

- -Suporte técnico e operacional para Coordenadoria de Operação e C.C.O;
- Vistoria constante dos serviços e processos operacionais nos berços e equipamentos portuários;
- Dimensionamento de espaço, análise de restrições nos berços e estudo de possibilidades operacionais para atracação de navios e outras embarcações;
- Execução de manobras e contato com práctico, agências marítimas e operadores portuários para posicionamento de navios;
- Registro de atracação e desatracação de navios;
- Alimentação do sistema de aproximação do berço 106;
- Responsável direto em terra pelo shift de navios até 50m de distância, onde torna se dispensável o práctico e rebocador.

Os Líderes dos Amarradores compõem 04 (quatro) funcionários, turno de trabalho 12h. em regime de revezamento permanecendo o setor funcional durante 24h por dia, tendo como principais funções, lideram o grupo de amarradores nas faina (serviços) durante rotina normal de serviço, distribuindo-os no cumprimento dos horários além de auxiliarem o supervisor durante as manobras na proa ou na popa.

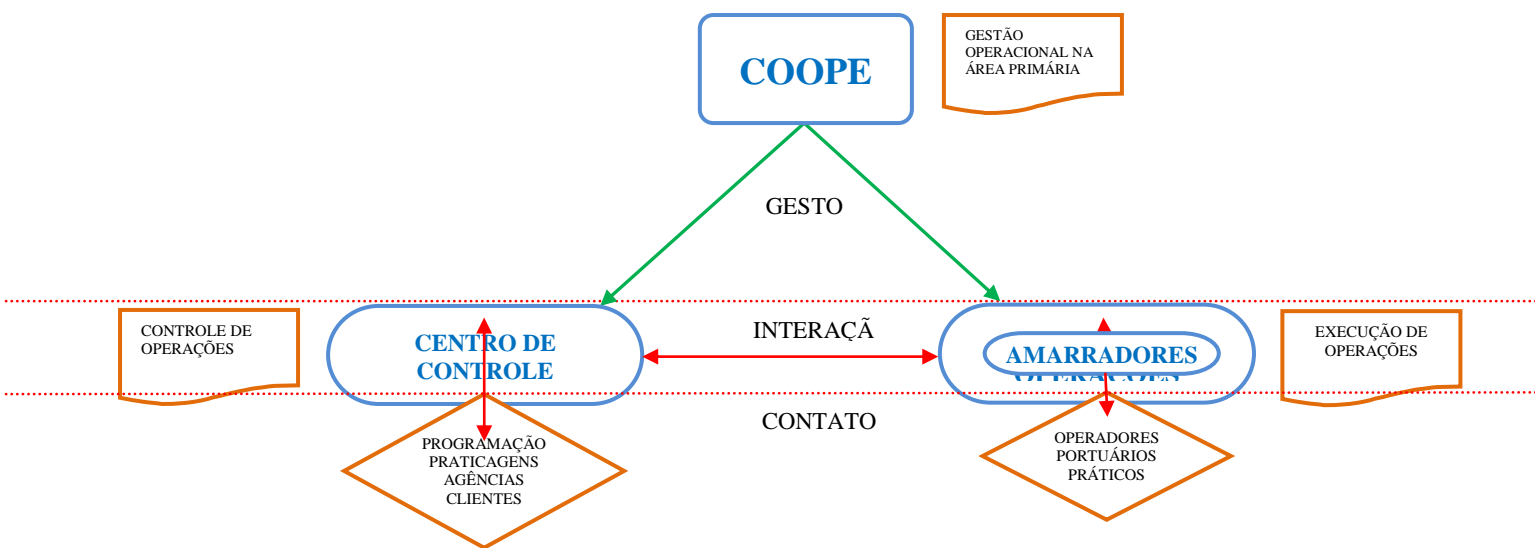
Os Amarradores são representados por uma equipe de 31 funcionários, aproximadamente; 08 por turno de trabalho 12h. em regime de revezamento permanecendo o setor funcional durante 24h por dia, tendo como principais funções:

atracação e desatracação dos navios, fornecimento de água a navios. Já os Supervisores de Armazém são 04 (quatro) funcionários, turno de trabalho 12h. em regime de revezamento permanecendo o setor funcional durante 24h por dia.

Como Conferentes do Armazém há 08 (oito) funcionários, sendo 02 (dois) por turno de trabalho; 12h. em regime de revezamento permanecendo o setor funcional durante 24h por dia. Nesse processo há o instrumento de suma

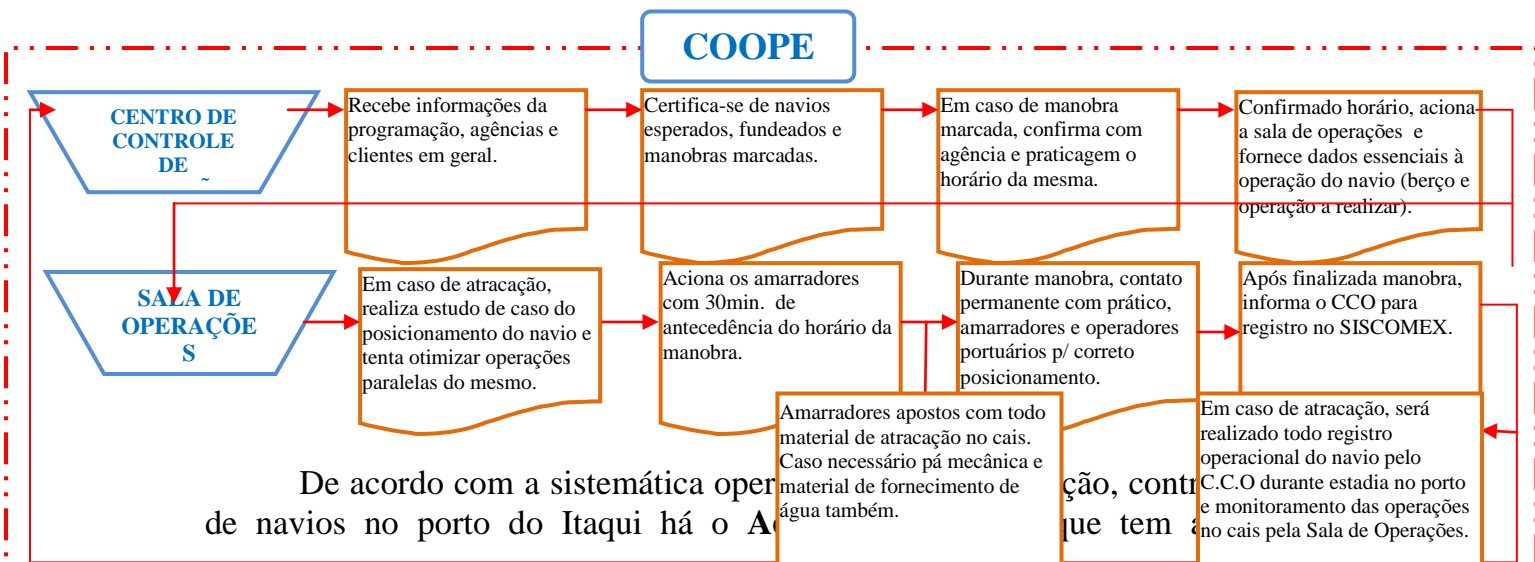
importância que é a **balança**, ligada diretamente ao setor (COAPA- Coordenação de Armazéns e Pátios). Setor responsável pela pesagem de cargas; os **Balanceiros** são compostos por 08 (oito) funcionários sendo 02 (dois) por turno de 12horas.

## FLUXOGRAMA: SETOR OPERAÇÕES-ÁREA PRIMÁRIA



## FLUXOGRAMA DE ROTINA OPERACIONAL

### Atividade: Manobra



estabelecer a sistemática operacional para garantir a navegabilidade aos navios que utilizam a área do canal interno, sinalização náutica (três boias), defensas, cabeços de amarrações e profundidade de cada berço do Porto do Itaqui.

Os Documentos de Referência determinados para a referida função são: Termo de Encerramento do Contrato de Arrendamento nº 014/92, Vale S/A e EMAP; Medida Provisória Nº 595, de 06/12/2012; Carta Náutica nº410, 412 e 413; NPCP – Normas de Procedimentos para a Área de Jurisdição da Capitania dos Portos do Maranhão. Edição 2009; Tábuas das marés 2013-DHN; Procedimentos de Manutenção (EMAP). Acesso Aquaviário EMAP - Data: 19/04/2013.

### ➤ **CANAL DE ACESSO AO COMPLEXO PORTUÁRIO (CANAL EXTERNO) :**

É a faixa navegável devidamente sinalizada pela qual os navios acessam e saem do complexo portuário. Esse canal de acesso ao Complexo Portuário de São Luís começa a cerca de 12 milhas ao sul das boias BL-E nº 1 e nº 2, tem 55 milhas de extensão na direção sul-sudoeste, podendo ser dividido nos seguintes trechos:

□ do par de boias de luz nº 1 e nº 2 até través da boia nº 6, com 7,6 milhas de percurso, nos rumos 208°-028°; □ da boia de luz nº 6 até 1,8 milha depois da boia nº 14, com 11,6 milhas de percurso, nos rumos 238° - 058°; □ de 1,8 milha depois da boia de luz nº 14 até o par de boias nº 19 e 24, com 33,6 milhas de percurso, nos rumos 213°- 33°; A largura do canal, em quase toda a extensão, é de 1.000m, exceto nos trechos abaixo em que a largura mínima é de 500 m:

- Entre os pares de boia de luz nº 1 e nº 2, e nº 3 e nº 4;
- Entre os pares de boia de luz nº 5 e nº 10, nº 7 e nº 12, e nº 9 e nº 14;
- Entre os pares de boia de luz nº 17 e nº 22.

A profundidade máxima do canal é de 23,00m nos trechos mais estreitos, a não ser entre as boias de luz nº 17 e nº 22, dragado para 25,00m.(Mostrado na Carta Náutica nº 410).

Segundo análise realizadas por meio do trabalho, o **CANAL INTERNO** está

Está localizado no interior da Baía de São Marcos em águas de responsabilidade do Porto do Itaqui. Contorna a Ilha de Guarapirá e tem a finalidade de possibilitar às embarcações que acessam o Canal Externo, chegar à Bacia de Evolução e atracar no Itaqui, e vice-versa. A **BACIA DE EVOLUÇÃO** se dá pelo acesso Aquaviário EMAP - Data: 19/04/2013.

Área física localizada em frente aos berços do Porto do Itaqui, contornando a Ilha de Guarapirá, que tem como finalidade possibilitar o giro dos navios durante as manobras de atracação e desatracação. Esta área está contida no próprio canal interno.

A **BATIMETRIA**, trata-se de um processo no qual efetuam-se levantamentos topo-hidrográficos, visando a obtenção das profundidades, no canal interno, bacia de evolução e berços de atracação, tendo como base a referência de nível RN 1 – DHN (Referência da Diretoria de Hidrografia e Navegação). A determinação do relevo do fundo aquático permite estabelecer o calado máximo para o tráfego de navios. Esse processo gera as chamadas “Plantas Batimétricas” que são documentos apresentados em forma digital ou em forma de desenhos.

**CALADO** é a distância graduada em metros (e centímetros) ou pés (e polegadas), medida da quilha do navio à linha d’ água observada no momento da sua leitura. Tal distância, assim graduada, em escala própria, indica a capacidade de imersão do casco da embarcação. Dicionário Comercial Marítimo. Já a **PROFUNDIDADE** define-se como profundidade a espessura da lâmina d’ água, por exemplo, de um rio ou canal. No caso específico dos berços do Porto do Itaquí e de outros portos, terminais, a profundidade é considerada em relação a um determinado referencial. Para o Porto do Itaquí o referencial adotado é o RN 1 – DHN cujo “zero” representa a média das baixa-mares de sizígia, ou seja, a média das mais baixas “baixa-mares”. TÁBUAS DAS MARÉS – DHN.

## 4.2 Revisão Literária

Baseadas nas pesquisas do trabalho de campo, tomamos ciência de que a responsabilidade pela manutenção das condições adequadas e seguras do Acesso Aquaviário ao Porto do Itaquí é da Diretoria de Operações. Haja vista que o fundamental nessa discussão é garantir que o Porto cumpra as atribuições que lhe imputa a lei nº 8.630 (Lei dos Portos), de 25/02/93, em seu artigo 33, parágrafo 5º, inciso I, alíneas a, c, e d.

De acordo com as normas contratuais entra as organizações, a responsabilidade civil pela manutenção do canal interno, sinalização náutica, boias nº 01 e 03, Cardinal Norte Guarapirá, defensas, cabeços de amarração e profundidade dos berços do Porto de Itaquí é da EMAP, e compreendem:

**a) Canal interno:** contorna a Ilha de Guarapirá e dá acesso aos berços do porto. Tem por força da natureza profundidade suficiente ao acesso dos navios que se destinam ao Itaquí.

**b) Sinalização Náutica:** 3 (três) boias de responsabilidade do Porto do Itaquí. São monitoradas diariamente por inspeção visual e, quando constatada alguma irregularidade, a VALE S/A, por força do Termo de Encerramento do Contrato de Arrendamento nº 014/92, é acionada para proceder as correções.

**c) Defensas:** são diariamente vistoriadas pelo Setor de Manutenção da EMAP, e constatado irregularidades, serão providenciados os reparos.



**d) Cabeços de amarração:** é feita inspeção visual diariamente pelo Setor de Manutenção da EMAP que, ao constatar irregularidades, aplica medidas corretivas por meio de contratação de empresa para tal.

**e) Profundidade nos berços:** é monitorada por meio de batimetrias periódicas. Constatada alguma irregularidade (assoreamento), serão tomadas ações corretivas.

A responsabilidade pela garantia das áreas de fundeio, canal externo, sinalização náutica e bacias de evolução é da autoridade Portuária em conjunto com a Vale S/A. As batimetrias serão realizadas semestralmente ou eventualmente quando houver necessidade.

Já a responsabilidade pela determinação das áreas de fundeio é da Divisão de Hidrografia e Navegação – DHN. Estas áreas estão representadas nas Cartas Náuticas nº 410, 412 e 413 e a manutenção do canal externo (tanto dragagem quanto sinalização náutica) e bacia de evolução, não situada dentro das águas de responsabilidade da EMAP, são de competência da VALE S/A.

Morgan, em sua obra “Qualidade em prestação de serviço”, exemplifica:

Não podemos esquecer que há uma relação direta entre o sucesso da empresa, o sucesso da equipe de trabalho e o sucesso pessoal. Se o profissional gosta do que faz, está disposto a aprender sempre e se compromete com os objetivos da empresa; se a empresa respeita esse profissional, oferece condições para que ele aprenda sempre e lhe paga um salário justo; se os profissionais trabalham em equipe com base nas diretrizes estabelecidas em comum acordo com a empresa, então o sucesso é de todos! (MORGAN, 2001, p.15)

Entretanto, nessa perspectiva, manter tecnologicamente um processo não significa necessariamente alcançar objetivos, uma vez que a interligação entre os processos com o uso da tecnologia envolve pessoas. A gestão estratégica da qualidade quando bem administrada agrega valores como: definição de conhecimentos estimula a competência do indivíduo, do grupo e da organização. Nesse processo é necessário que haja a satisfação de todas as partes envolvidas no trabalho portuário, uma vez que, interagindo num mesmo conjunto de serviços prestados as empresas com o intuito de estabelecer novos processos mais eficazes no rumo de qualidade total.

Como disse um renomado escritor da área da Gestão, o cientista Paladini (2009), “Definir tecnicamente a produção da qualidade, partindo do projeto do produto e incluindo os modelos de conformação a ele. A gestão da qualidade no processo produtivo é parte essencial desta questão”.

Após todos os nossos estudos bibliográficos e pesquisa de campo com atividades elaboradas na área do Porto do Itaqui podemos obter conhecimentos e experiências nas quais incluímos e desenvolvemos um trabalho científico; acreditamos que o mesmo irá servir de referência tanto ao público externo quanto ao público interno referente ao setor Portuário.

### **Álbum dos berços no Porto do Itaqui em 25/06/2013:**

#### **BERÇO 100**





**BERÇOS 101 / 102:**





**BERÇO 103:**





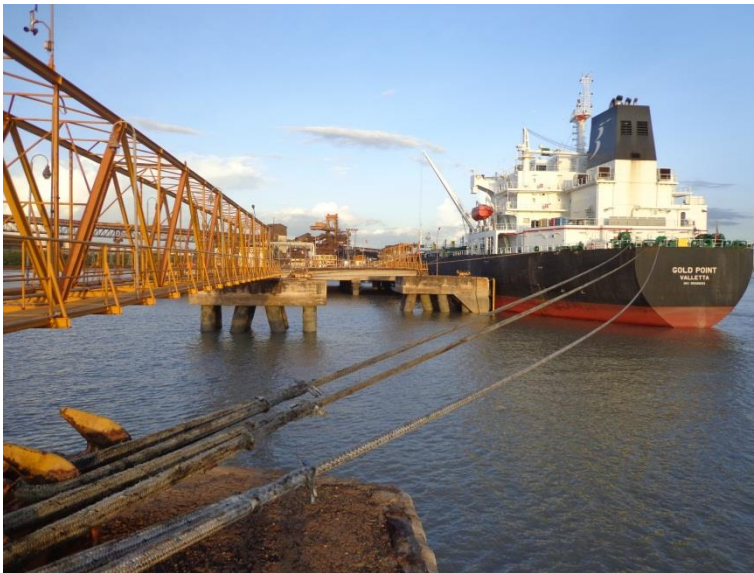
BERÇO 104:



BERÇO 105:



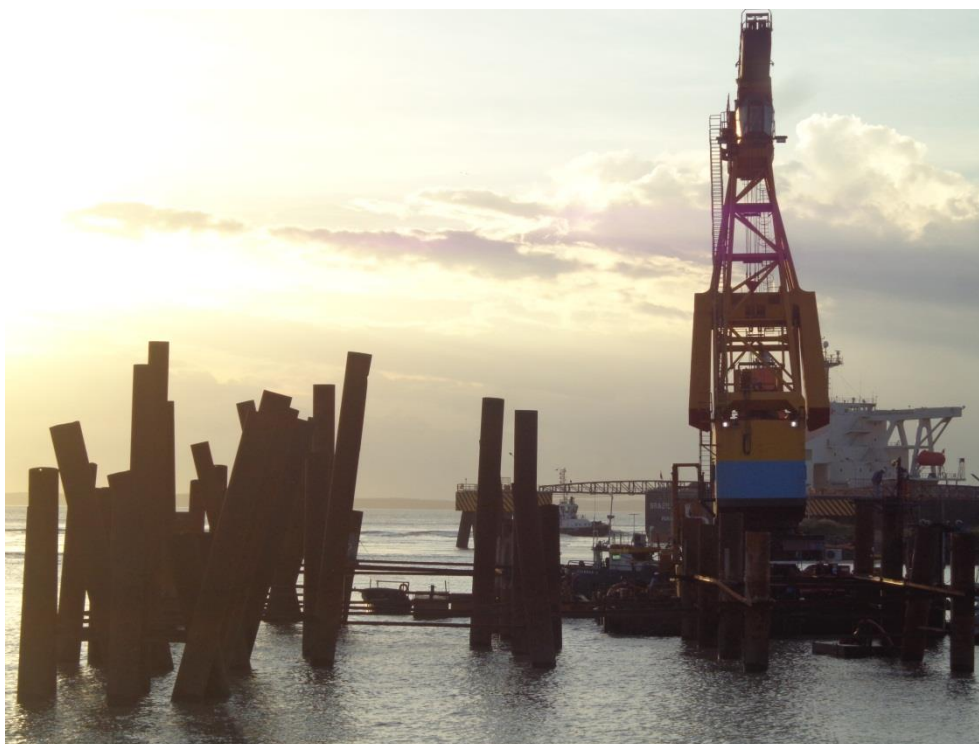
BERÇO106:



**BERÇO 107 – Atracação de balsas:**



**BERÇO 108 em construção:**





Armazéns do Porto de Itaquí:



## Pátio de Contêiner e Carga Geral





**MOINHOS / CONAB:**



**Retro áreas para armazenagem:**





PORTO DO ITAQUI BAIA DE SÃO MARCOS:



## 5 CONCLUSÃO

O fato do Porto do Itaqui junto à sua Autoridade Portuária comprometer-se a agregar valores que irão focar a fidelidade de seus clientes faz com que possamos compreender que esses conceitos estejam ajustados à realidade de tempo e espaço, ou seja, ao momento hoje vivido e às características do meio em que a empresa opera. Viabilizar a produção da qualidade com ações gerenciais compatíveis com os conceitos da qualidade selecionados, hoje, é o objetivo da organização em questão.

À medida que o tempo passa novas tendências vão surgindo no mercado e é grande a demanda de empresas qualificadas e cheias de aparatos tecnológicos; nesse caso, Armadores (donos de navios), Exportadores e Importadores sempre estão buscando a melhoria da infraestrutura básica operacional com serviços condominiais confiáveis e eficazes.

Logo entendemos que a infraestrutura básica, nesse caso, inclui as facilidades e instalações de proteção ao acesso aquaviário (áreas de fundeio, canal de acesso e bacia de evolução) que viabiliza o acesso aos meios de transporte terrestre (vias de acesso externas, internas, e estacionamentos de uso comum). Deve ser considerado como infraestrutura operacional o conjunto de instalações de uso comum ou privativo, nas quais são realizadas as operações portuárias para a movimentação e armazenagem de carga.

Diante dos fatos discutidos e apresentados nesse trabalho científico, vimos que a infraestrutura operacional do Porto do Itaqui encontra-se respaldada por um sistema de qualidade promissora que inclui berços de atracação, cais, piers, pátios e armazéns, incluindo tomadas. Assim, nos certificamos de que a qualidade, produtividade, competitividade, clientes exigentes, melhoria contínua, mudanças rápidas, tecnologia, inovação, globalização, são termos que, para os gestores da área portuária nos últimos tempos, têm identificado o universo do mercado competitivo e o mundo daqueles que vivem de uma forma ou de outra, envolvidos com prestação de serviços ou gestão de negócios.

Logo, o Porto do Itaqui por sua vez dispõe junto aos seus competentes colaboradores internos e em parceria com os seus colaboradores externos oferecendo serviços portuários de qualidade. Entendemos também que o Porto do Itaqui se considera como organizado e obtém espaço físico disponível e capaz de atender as necessidades de navegação, movimentação e armazenagem de cargas e mercadorias, sob jurisdição de uma Autoridade Portuária, que a exerce em harmonia com as demais autoridades (marítima, ambiental, aduaneira, policial e sanitária).

Se as pessoas se movem, atentas e, ao mesmo tempo, inquietas, a qualidade se movimenta também. De fato, a qualidade sempre ecoa, repercute e reproduz valores que a sociedade consagra. Por isso, a cada turbulência externa, a qualidade registra o abalo e o transforma em alguma especificidade de método ou de produto. (...) Às vezes, o mercado consagra preços acessíveis; as vezes, opta por segurança ou confiabilidade. Quase sempre, ao longo do tempo, observam-se a marca e a imagem dos produtos ou a de quem o produz, embora não se siga esse critério para todos os itens que se vai adquirir. (PALADINI, 2009, p.6)

O porto organizado pode ser considerado como um espaço institucional. Por fim pode-se dizer que o estudo bibliográfico cujo tema é a Sistemática Operacional, Controla o Acesso de Navios no Porto do Itaqui explorando praticamente os serviços e estruturas que um Porto de Ponta pode oferecer a terceiros; sempre em busca da qualidade como fator primordial para o desenvolvimento da organização.



## REFERÊNCIAS

Carta Náutica n°410, 412 e 413, din. Disponível em: <http://www.emap.ma.gov.br/>

**Lei dos Portos**, de 25/02/93. Disponível: <http://www.pratimar.com.br/br/index.php>

KOTLER, Philip – **Administração de Marketing** – 10ª Edição, 7ª reimpressão – Tradução BazánTecnologia e Lingüística; revisão técnica Arão Sapiro. São Paulo: Prentice Hall, 2000.

MORGAN, Gareth. **Imagens da organização**. São Paulo. Atlas, 1996.

NETO, Beto Moreira Lima Neto. **Histórias do Porto do Itaqui**. 2ª Edição, São Luís. 2007.

Norma de Prioridade de Atracação, Regulamento de exploração do Porto Organizado do Itaqui. Disponível em: <http://www.emap.ma.gov.br/>

NPCP – Normas de Procedimentos para a Área de Jurisdição da Capitania dos Portos do Maranhão. Edição 2009.

PALADINI, Edson Pacheco. **Gestão Estratégica de Qualidade: Princípios, Métodos e Processos**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

Procedimentos de Manutenção (EMAP). Acesso Aquaviário EMAP - Data: 19/04/2013. Disponível em: <http://www.emap.ma.gov.br/>

Sistema Integrado de Administração Portuária (Sistema Interno). <http://www.portodesaosebastiao.com.br/pt-br/tarifas/tarifa-normas2.pdf>

**Tábuas das marés 2013-DHN (Diretoria de Hidrografia e Navegação)**. Disponível em: <https://www.mar.mil.br/dhn/bhmn/download/cap-39.pdf>