

O processo logístico de transporte de urnas eletrônicas em ano eleitoral: o caso do Tribunal Eleitoral de Manaus – AM (TRE – AM)

Karina Lopes Cidade (IFAM – Campus Distrito Industrial) k.lopescidade@gmail.com
Marcos Carneiro da Silva (IFAM – Campus Distrito Industrial) evmarcoscarneiro@yahoo.com.br

Resumo:

Na logística, o transporte é uma das variáveis fundamentais no desenvolvimento das atividades empresariais sejam elas públicas ou privadas. Dentro do procedimento de distribuição, o transporte é uma variável relevante, influenciando diretamente nos processos econômicos, onde os fatores custo, tempo e qualidade de serviços são diferenciais para vantagens competitivas. Desse modo, as empresas buscam estratégias que satisfazem as necessidades dos seus clientes, sendo o transporte um elemento imprescindível para o alcance desses resultados. No caso particular do Tribunal Eleitoral do Amazonas em ano de eleição, considerando-se 2017 como, sendo o ano da primeira eleição suplementar para governador e vice-governador, precisou-se de estratégias e métodos logísticos, visando obter resultados eficientes no transporte das urnas eletrônicas. Nesse sentido, a logística de transportes juntamente com a administração, contribuíram de forma significativa para o sucesso do processo eleitoral, uma vez que para o eleitor chegar a sua seção eleitoral e digitar o seu voto, um extenso planejamento logístico e administrativo precisou ser executado com competência. Diante do exposto, este artigo é centrado no estudo do processo logístico de transporte das urnas eletrônicas em ano eleitoral no Estado do Amazonas. O estudo possui como campo de pesquisa o Tribunal Regional Eleitoral de Manaus – AM (TRE-AM). A pesquisa teve o intuito de descrever o processo logístico de transporte das urnas eletrônicas em ano eleitoral. A metodologia utilizada foi um estudo de caso. O estudo adquire abordagens qualitativas e quantitativas, com pesquisas bibliográficas, observação pessoal e entrevista com o responsável pelo setor logístico do TRE do Amazonas.

Palavras-chave: Processos Logísticos, Logística eleitoral, Urnas eletrônicas.

The logistic process of Transportation in electronic voting machines in electoral year: the case of the Electoral Tribunal of Manaus - AM (TRE - AM)

Abstract:

In logistics, transportation is one of the fundamental variables in the development of business activities whether public or private. Within the distribution procedure, transport is a relevant variable, directly influencing the economic processes, where the factors cost, time and quality of services are differential for competitive advantages. Thus, companies seek strategies that meet the needs of their customers, and transportation is an essential element to reach these results. In the particular case of the Electoral Court of the Amazon in year of election, considering 2017, being the year of the first additional election for governor and vice governor, it was necessary of logistic strategies and methods, in order to obtain efficient results in the transportation of the polls. In this sense, transportation logistics along with the administration contributed significantly to the success of the electoral process, once for the voter to arrive at his electoral section and enter his vote, an extensive logistical and administrative planning had to be performed competently. In view of the above, this article focuses on the study of the logistics process of transporting electronic ballot boxes in electoral year in the State of Amazonas. The study has as a field of research the Regional Electoral Court of Manaus - AM (TRE-

AM). The research was designed to describe the logistic process of transportation of electronic ballot boxes in electoral year. The methodology used was a case study. The study acquires qualitative and quantitative approaches, with bibliographical researches, personal observation and interview with the person responsible for the logistic sector of the TRE of the Amazon.

Key-words: Logistics processes, Electoral logistics, Electronic ballot boxes.

1. Introdução

A logística tornou-se, através dos tempos, uma ferramenta indispensável nas empresas, uma vez que sua gestão eficiente produz um diferencial competitivo a qualquer tipo de negócio ou atividade, sejam públicos ou privados.

Nesse sentido, o campo da Logística é muito amplo, indo muito além da simples movimentação e armazenagem de produtos. Assim, pela sua abrangência a logística torna-se indispensável em vários setores, e sua importância merece destaque nos diversos campos de atuação econômica.

Por outro lado, no caso das organizações públicas o sistema logístico está interligado, quase sempre com as atividades administrativas e operacionais como abastecimento, manutenção, transporte e infraestrutura.

Nesse sentido, o presente trabalho analisa a aplicação da logística no processo eleitoral. Seu estudo tem como objetivo estudar a logística de transporte das urnas eletrônicas em ano eleitoral. A pesquisa faz uso do estudo de caso, tendo o Tribunal Eleitoral de Manaus – AM (TRE – AM) como elemento pesquisado.

A relevância do presente estudo se dá pelo fato de que, no caso particular do Tribunal Eleitoral do Amazonas, ao realizar-se a primeira eleição suplementar para governador e vice-governador precisou-se de estratégias e métodos logísticos eficientes para obtenção de resultados almejados no transporte das urnas eletrônicas. A metodologia empregada foi de um estudo de caso da aplicação das ferramentas da logística em órgão público. Sendo o estudo de análise quanti-qualitativa com pesquisa bibliográfica, entrevista e observação pessoal do pesquisador.

2. A Logística

2.1. Conceitos e funções

De acordo com Novaes (2015) o conceito de logística estava essencialmente ligado às operações militares. Ao decidir avançar suas tropas seguindo uma determinada estratégia militar, os generais precisavam ter, sob suas ordens, uma equipe que providenciasse o deslocamento, na hora certa, de munição, víveres, equipamentos e socorro médico para o campo de batalha.

Ainda hoje o significado de lógica se associa facilmente ao desenvolvimento terminológico do que representa a logística enquanto sistema lógico (racionalização, coerente, eficiente, adequado, etc.) de abastecimento (prestação de serviços) às atividades de criação de valor, de gestão de recursos considerados estratégicos ou, ainda, de sustentabilidade de atividades e ações de carácter militar. (DIAS, 2005, p.25)

Logística é uma ciência que faz parte do processo administrativo, sendo o planejamento um dos fatores indispensáveis para seu desenvolvimento. A logística contém vários segmentos, indo além da simples movimentação e armazenagem de produtos e fluxo de informação. Assim, pelo seu composto, a logística tornou-se indispensável em vários setores, inclusive nos órgãos públicos.

Assim, como sua aplicação no campo militar, sobretudo em guerras, se tornava um dos fatores decisivos para lograr êxito, sobretudo no planejamento e direcionamento de suprimento e das movimentações de tropas, em outros setores merece destaque de igual modo, sobretudo na atuação econômica, nas organizações e instituições como exemplos, indústrias, bancos, hospitais e órgãos governamentais ligados tanto para prestação de serviço como para segurança pública.

A logística se define com a interação com quatro setores de uma organização pública ou privada são elas: Marketing, Finanças, Controle da Produção e Gestão de Recursos Humanos, na visão de Ballou (1993) a logística, estrategicamente, ocupa uma posição intermediária entre produção e marketing, devendo então ser criadas atividades de interface entre a logística e esses dois setores, para Fleury (2000), a logística deve ser vista como um instrumento de marketing, uma ferramenta gerencial, capaz de agregar valor por meio dos serviços prestados, ou seja, deve haver uma interação ainda maior entre a função logística e as demais funções empresariais.

Sobre o assunto, Porter (1989) contribuiu para o entendimento da importância da logística nas organizações ao defender o conceito de cadeia de valor que integra os principais processos da logística – suprimentos, operações e distribuição física. Nesse sentido, a logística envolve também elementos humanos, materiais (prédios, veículos, equipamentos, computadores), tecnológicos e de informação. (NOVAES, 2015, p.57).

Segundo Ballou (2001 apud Oliveira, 2006) outro autor que se preocupou com os estudos logísticos e tem avançado em suas formulações é Ballou (2001). Para ele, “a Logística é um conjunto de atividades funcionais que é repetido muitas vezes ao longo do canal de suprimentos, através dos quais as matérias primas são convertidas em produtos acabados e o valor é adicionado aos olhos do consumidor”, (BALLOU, 2001, p.21).

Por sua vez, no campo da Logística empresarial Ballou (1993) afirma que esta área trata de todas as atividades de movimentação e armazenagem que facilitam o fluxo de produtos desde o ponto de aquisição da matéria prima até o ponto de consumo final, assim como dos fluxos de informação que colocam os produtos em movimento, com o propósito de providenciar níveis de serviços adequados aos clientes a um custo razoável.

Assim, a importância da logística vem apresentar uma importância muito grande no âmbito administrativo das empresas e nos setores públicos e privados, uma vez que se faz indispensável seus métodos estratégicos e operacionais para que os produtos e serviços cheguem ao público alvo, com segurança, qualidade, rapidez e baixo custo.

“A logística somente tem razão de existir porque gera valor para os clientes, para os fornecedores e para todas as organizações envolvidas nos processos logísticos. O resultado de uma organização, de maneira geral, gera quatro tipos de valor: forma, tempo, lugar e posse”. (ROSA, 2012, p.16)

Ballou (1997, p. 23) afirma ainda, “que a missão da logística empresarial é dispor a mercadoria ou serviço certo, com qualidade, no lugar certo, no tempo certo e nas condições desejadas, ao mesmo tempo em que fornece a maior contribuição à empresa”.

O autor segue ainda afirmando que a logística é um conjunto de elementos e que se utilizada efetivamente beneficia a todos os envolvidos, disponibiliza rapidez na entrega dos produtos e redução nos custos, contribuindo assim para o avanço do lucro e credibilidade com o cliente.

Por sua vez, destaca-se a colocação de Novaes (2015, p. 58) quando ele diz que a “logística começa pelo estudo e a planificação do projeto ou do processo a ser implementado”.

O autor segue ainda dizendo que os fluxos associados à logística, envolvendo também a armazenagem de matéria-prima, dos materiais em processamento e dos produtos acabados, percorrem todo o processo, indo desde os fornecedores, passando pela fabricação, seguindo desta ao varejista, para atingir finalmente o consumidor final, o alvo principal de toda cadeia de suprimento. (NOVAES, 2015 - p.58).

Portanto, a atuação da logística começa desde o ponto de origem do produto e vai até seu estado final. A complexidade do estudo logístico e sua forma dinâmica precisa constantemente ser monitorada e controlada, para que todos os processos sejam essenciais para satisfazerem as necessidades e preferências dos clientes.

2.2. Evoluções históricas (a logística hoje)

O conceito de logística tem mudando desde a antiguidade, o significado de hoje é diferente de alguns anos atrás, o processo logístico divide-se em quatro fases, as quatro fases contribuem para o moderno gerenciamento da cadeia de suprimentos (SCM). A logística passou por várias mudanças ao longo do tempo e com isso trouxe práticas empresariais de eficiência, qualidade e disponibilidade da infraestrutura de transporte e comunicação, elementos fundamentais para a existência de uma logística moderna.

“Recentemente um novo conceito surge para descrever a gestão das atividades logísticas, que a literatura internacional nomeou de Supply Chain Management-SCM ou simplesmente Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos” (OLIVEIRA et al, 2006, p. 2). Na realidade, o conceito de logística vem evoluindo, desde a logística propriamente dita, passando pela logística integrada e chegando ao conceito mais recente de Supply Chain Management, ou gestão da cadeia de suprimentos (VIANA, 2002, p.1).

A logística surgiu no militarismo na Segunda Guerra Mundial nos Estados Unidos, durante a guerra muita mobilização foi feita, para produção em grande escala de armas, tanques de guerras, uniformes e materiais de primeiros socorros, e ainda meios de transporte como aviões e navios e outros artigos tinham que ser produtivos, com isso adquiriu uma logística própria, com estratégica e métodos de deslocamento e ataque.

Observa-se uma dinâmica muito grande da logística e com o avanço constante da tecnologia os produtos vão se aprimorando, incorporando novos segmentos e novos meios tecnológicos com rapidez. A logística tem um papel essencial no processo de dimensão das informações, podendo ajudar na estratégia positivada nos esforços mercadológicos, ou prejudicar o mesmo quando mal planejado. Isso porque a logística no setor administrativo das empresas está diretamente ligada ao produto, e o processo logístico vai da matéria-prima até o consumidor final.

Novaes (2015, p.162) diz que uma determinada cadeia de suprimento é constituída por canais de distribuição que, segundo Stern et. al. (1996, apud Novaes, 2015, p. 162), constituem conjunto de organização interdependentes envolvidos no processo de tornar o produto ou serviço disponível para o uso ou consumo.

Os profissionais em logística classificam a distribuição física de produtos e serviços como processos operacionais e de controle que permite movimentar os produtos desde o ponto de origem até a entrega ao consumidor.

O transporte colabora para a distribuição efetiva do produto, ou seja, envolve vários métodos utilizados para movimentar produtos e, segundo Ballou (2001), é geralmente o elemento mais importante nos custos logísticos, para a maioria das empresas.

De acordo com Novaes (2001) a evolução da logística é construída por 4 (quatro) fases que são elas: atuação segmentada, integração rígida, integração flexível e integração estratégica, segundo Ching (1999 apud Cunha et al, 2005) a logística é um ramo deslumbrante e em desenvolvimento, sendo uma das mais importantes ferramentas para os administradores.

Com base nos conceitos de (Novaes 2001, Ballou 2001) a evolução da logística é baseada nas seguintes fases:

A primeira fase de evolução da logística começou no início do século XX até a década de 40 conhecida como Era Econômica Agrária, sua atuação iniciou-se no campo ao mercado, sendo o campo o principal meio econômico. A principal dificuldade da época seria o transporte para o escoamento da produção agrícola para a cidade.

A segunda fase conhecida como a Era da Especialização (Função Segmentada) vai ao encontro do final da década de 40 a 60 sofrendo grande influência do setor militar com deslocamentos das tropas nas guerras, com principal destaque na eficiência no fluxo de materiais, armazenamento e transporte, conceituado no contexto da distribuição de bens e serviços.

No início da década de 60 até os primeiros anos da década de 70 surge a terceira fase com a preocupação de explorar aspectos como custo total, é a chamada Era de Integração Interna. Nesse período os planejamentos eram voltados para economia industrial onde se presencia o surgimento do ensino e de prática logísticos de gerenciamento consolidado das atividades de transporte de suprimentos e distribuição, armazenagem, controle de estoques e manuseio de materiais e serviços.

A quarta e a quinta fase iniciam-se na década de 70 até meados dos anos 80. Não deixaram de ser umas das eras mais importantes para o avanço da logística com o foco no cliente. A quarta era potencializar a produtividade e custos de estoques. Foi nesse período que começou o interesse pelo ensino e pesquisa da logística nas escolas de administração. Já a quinta era é a junção de todas as demais. Era da evolução logística, atribuindo à logística como elemento diferenciador, com métodos estratégicos para a realização da cadeia de suprimentos.

De acordo com o raciocínio de Novaes na quarta fase que surge o conceito de *Supply Chain Management - SCM* (Gestão da Cadeia de Suprimentos). Devido ao avanço das informações tecnológicas, novos sistemas logísticos surgiram com inclusão da responsabilidade social em novos projetos com questões ecológicas.

Novaes (2015) enfatiza que nas três primeiras fases da logística, a integração entre os vários agentes da cadeia de suprimentos se dava basicamente em termos puramente físicos e operacionais: troca de informações, fluxo de produtos e de dinheiro, acerto de preços e de responsabilidades.

Por sua vez, na última fase, as empresas passaram a buscar soluções inovadoras, colocando em prática métodos estratégicos lógicos da SCM para ganhar competitividade induzindo novos negócios.

Nesse sentido, as empresas da cadeia de suprimentos passam a tratar a questão logística de forma estratégica, ou seja, em lugar de otimizar pontualmente as operações, focalizando os procedimentos logísticos como meros geradores de custos (NOVAES, 2015, p.69)

Para Christopher (1997, p.2), a principal definição de logística a coloca como o processo de gerenciar estrategicamente a aquisição, movimentação e armazenagem de materiais, peças e produtos acabados (e os fluxos de informações correlatas) através de organização e de seus

canais de marketing, de modo a poder maximizar a lucratividade presente e futura através do atendimento dos pedidos a baixo custo.

O autor resaltar ainda que o gerenciamento logístico, do ponto de vista dos sistemas totais, é o meio pelo qual as necessidades dos clientes são satisfeitas através da coordenação dos fluxos de materiais e de informações que vão do mercado até a empresa, suas operações e, posteriormente, para seus fornecedores. A realização desta integração total exige uma orientação bastante diferente daquela tipicamente encontrada na organização convencional

Demaria (2004, p.19) A cadeia de suprimentos representa uma rede de organizações dos diversos processos que produzem valor na forma de produtos e serviços que são colocados nas mãos do consumidor final. O interesse empresarial é alcançar uma vantagem diferencial dando melhor atenção ao seu negócio central, gerando um maior nível de terceirização.

Os processos dos fluxos de materiais, de informação e custos continuam sendo executados no gerenciamento da cadeia de suprimentos só que de forma estratégica buscando os melhores resultados possíveis, eliminando desperdícios, reduzindo os custos e agregando valores para o consumidor final. E com a visão na redução de estoque, as empresas trabalham estrategicamente para maior qualidade dos serviços e dos produtos, e, para o avanço logístico, as competições entre as empresas no mundo globalizado, passaram a exigir redução dos custos e prazo curto no ciclo do pedido.

3. A logística de transportes

Para Ballou (1993, p.113), “o transporte representa o elemento mais importante do custo logístico na maior parte das firmas. Por isso, o especialista em logística deve ter bom conhecimento do tema”. Ludovico (1998, p. 05) um país sem o transporte não se desenvolve, pois, este é o elo de ligação entre a fonte de produção e de consumo, razão pela qual não podemos ignorar como funcionam, administrativa e operacionalmente, os sistemas aplicados nos modais que utilizamos regularmente nas transações. Com base nisto, podemos observar a importância dada pelos governos ao transporte, resultando em progressos operacionais e administrativos dos diversos modais.

O transporte aparece em várias etapas da cadeia de suprimento, deslocando matérias-primas e componentes para a manufatura, levando produtos acabados para os centros de distribuição e destes para as lojas e, em muitos casos, entregando mercadorias diversas nos domicílios dos consumidores. (NOVAES, 2015, p. 258).

Na logística, o transporte é uma das peças principais do desenvolvimento das atividades tanto administrativa como operacionais nos setores públicos e privados. Dentro do procedimento de distribuição o transporte é um elemento relevante para os processos econômicos, em que o custo, tempo e qualidade de serviços são índices diferenciais para vantagens competitivas, e para atender as necessidades as empresas buscam estratégias que satisfazem as expectativas.

“O transporte de cargas é o principal componente dos sistemas logísticos das empresas. Sua importância pode ser medida por meio de, pelo menos, três indicadores financeiros: custo, faturamento e lucro” (WANKE & FLEURY, 2006, p.409).

“Com efeito, o canal de distribuição é o instrumento principal para a eficiência do processo de comercialização e disseminação de bens e serviços” (OLIVEIRA et al, 2006).

Dentro dos sistemas de transportes, pode-se analisar a progressão da área logística de um modo geral pela inserção de novas técnicas e tecnologias, porém o excesso de burocracia, o descaso, na área portuária, por exemplo, e as faltas de planejamento acabam afetando a utilização da rede de transportes e prejudicando o processo econômico (LOPEZ, 2000, p.20).

“A administração da distribuição física é tarefa desenvolvida em três níveis: estratégico, tático e operacional”. (BALLOU, 1993, p. 43).

Segundo Ballou (1993, p.19 apud Demaria, 2004, p. 17) o problema a ser enfrentado pela logística é diminuir o hiato entre a produção e a demanda, de modo que os consumidores tenham bens e serviços quando e onde quiserem e na condição física que desejarem.

Façanha (2010 apud Kawano, 2012) mostra que num cenário logístico competitivo e com inserção internacional, o país deve ter como objetivo o equilíbrio da matriz de transportes, considerando os diversos tipos de modais; o fomento de parcerias entre iniciativas públicas e privadas, utilizando o exemplo das concessões em infraestrutura logística (estradas, portos, aeroportos e foco no transporte multimodal); e o reforço legal e regulatório do setor logístico com ação governamental (FAÇANHA et al., 2010)

Para Ballou (2001) e Ching (1999) O sistema empresarial contém uma logística com missão de promover métodos que melhorem o nível de rentabilidade nos serviços de distribuição através de planejamento, organização e controle efetivos das atividades de movimentação e armazenagem que facilite o fluxo de produtos nas empresas.

Para Ballou (1993, p.24), existem ações-chave para a logística, que são classificadas como atividades primárias, pois constituem-se na maior parcela do custo total e são essenciais para a coordenação da tarefa logística. São elas: transporte, manutenção de estoques e processamento de pedidos.

4. O estudo de caso (TRE do Amazonas)

4.1 O TRE do Amazonas – evolução histórica

As informações deste tópico foram retiradas do documento Fragmentos da História da Justiça Eleitoral do Amazonas, no site oficial do TRE-AM.

Durante 1898 a 1930 ocorreu uma evolução no Brasil que ficou conhecida como República Velha, à revolução de 1930, promovida pela Aliança Liberal que depôs o presidente Washington Luís, entregando o poder de Getúlio Vargas, umas das primeiras medidas tomadas por Vargas, foi a revisão da legislação do País, principalmente eleitoral.

Em 6 de dezembro de 1930, através do Decreto nº 19.459, foi constituída a Comissão Legislativa que teria como objetivo rever toda a legislação eleitoral vigente, o trabalho apresentado por essa Comissão deu origem ao primeiro Código Eleitoral Brasileiro, promulgado em 24 de fevereiro de 1932, através do Decreto 21.076 o código regularia o alistamento eleitoral, assim como, as eleições federais, estaduais e municipais e municipais em todo o país.

No seu art. 5º, o código previa a criação da Justiça Eleitoral através da instalação de um Tribunal Superior de Justiça Eleitoral na capital da República; Tribunais Regionais de Justiça Eleitoral nos Estados, no Distrito Federal e na sede do Governo do Território do Acre; juízes eleitorais nas comarcas e distritos ou termos judiciários, retirando do Poder legislativo a legitimidade para fiscalizar as eleições e reconhecer os eleitos.

No dia 13 de agosto de 1932, foi instalado no Amazonas o Tribunal Regional Eleitoral do Amazonas, estando presente: Desembargador Antéro Coelho de Rezende – Presidentes; os desembargadores Artur Virgílio do Carmo Ribeiro e Raymundo Vidal Pessoa – membros sorteados pelo Tribunal de Justiça do Estado; o Juiz Federal Manoel X. Paes Barreto e seus Substitutos – Ricardo Matheus B. de Amorim e Feliciano de Souza e Lima, sorteados pelo Chefe do Governo Provisório da República.

4.2. Atribuições do Tribunal Regional Eleitoral do Amazonas (TRE-AM)

Em seu art. 23 do código Eleitoral de 1932, constituíam atribuições do Tribunal Regional da Justiça Eleitoral do Amazonas.

- a) Cumprir e fazer cumprir as decisões e determinações do Tribunal Superior;
- b) Organizar sua secretaria, dentro da verba orçamentária fixada;
- c) Superintender sua secretaria, bem como as repartições eleitorais da respectiva região;
- d) Propor ao Chefe do Governo provisório a nomeação dos funcionários da secretaria e dos encarregados das identificações nos cartórios eleitorais;
- e) Decidir em primeira instância os processos eleitorais;
- f) Processar e julgar os crimes eleitorais;
- g) Julgar em segunda instância os recursos interpostos das decisões.

4.3. O TRE do Amazonas e o funcionamento da logística das urnas em tempo de eleição

A logística é um fator primordial e imprescindível nas empresas e órgãos públicos como hospitais, forças armadas, bancos, tribunais, igrejas. Sendo assim, o sistema logístico está presente nos setores públicos e privados como fonte de vantagem competitiva. Nas organizações públicas o sistema logístico está interligado a atividades operacionais como abastecimento, manutenção, transporte e infraestrutura.

Conforme estudado, a logística é conjunto de meios e métodos de atividades que agregam valores relativos à gestão racional e eficaz do fluxo de informação, incluindo o planejamento estratégico e operacional.

O sistema logístico tem estudado o controle e a monitoração das ações de movimentação de fluxo de materiais e serviços, bem como a avaliação de métodos adequados para a rapidez e qualidade dos sistemas empresariais e operacionais.

Vimos à importância da logística nas atividades empresariais como arco processual unicamente estratégico, da missão de levar o produto do ponto de produção que vai do cliente ao cliente satisfazendo com qualidade do serviço prestado.

Métodos logísticos são fundamentais para gestão de políticas públicas, para desenvolvimentos de fatores de necessidades e oportunidade. O gerenciamento de cadeias de suprimentos é utilizado para satisfação através da qualidade do nível do serviço oferecido.

O TRE-AM (Tribunal Regional Eleitoral do Amazonas) tem como principais atividades a direção de processo eleitoral, que vão desde o alistamento, julgamento das matérias referentes a legislação e vão até a preparação e operação das eleições.

De acordo com Oliveira (2009) a missão, visão e valores são definições que se encontram no planejamento estratégico das empresas, sendo a missão objetivo fundamental. Por sua vez, a visão é o planejamento de como a empresa quer se encontrar futuramente. Os valores são paradigmas utilizados para o alcance desses objetivos de forma ética. O Tribunal Regional Eleitoral do Amazonas contém seus três componentes de planejamento estratégico.

- a) Missão: Garantir a legitimidade do processo eleitoral e o livre exercício do direito de votar e ser votado, a fim de fortalecer a democracia.
- b) Visão: Consolidar-se como uma instituição efetiva, transparente e confiável.

c) Valores: Ser ético, ter acessibilidade, celeridade, comprometimento, imparcialidade, inovação, responsabilidade socioambiental e transparência.

Tendo como bases as definições institucionais do TRE-AM, principalmente nos valores em que a acessibilidade garante o acesso amplo e fácil aos serviços prestados, e a celeridade e o comprometimento que visam à prestação de serviços e informações com qualidade e rapidez, cumprido as atividades com empenho e dedicação.

Nesse contexto, a logística exerce um papel importantíssimo na administração do TRE-AM, principalmente no que tange a acessibilidade, celeridade e comprometimento. Em ano de eleição planejamentos administrativo e operações logísticas são realizados e estudados para que o direito ao voto seja garantindo aos cidadãos, e o acesso aos serviços seja prestado de forma digna e justa.

Assim, para que o eleitor chegue a sua seção eleitoral e digite seu voto na urna eletrônica para escolha de seu representante, há um considerável processo logístico, que vai desde o planejamento até o dia da execução, no dia de votação. Dessa forma, os estudos e planejamentos são realizados visando incluir os melhores métodos logísticos de contratação de profissionais e empresas especializadas para o transporte das urnas eletrônicas aos seus respectivos lugares de votação.

4.4. Logística de urnas do Tribunal Regional Eleitoral do Amazonas (TRE- AM)

Nas eleições, a administração do Tribunal Regional Eleitoral do Amazonas volta seu olhar para a logística das urnas e geralmente envolve decisões quanto ao método logístico de preparação das urnas e do transporte, aos roteiros e à utilização da capacidade dos veículos.

O processo logístico em urnas eletrônicas logrou resultados positivos em relação ao modelo antigo das urnas de lona, em 1996 o primeiro modelo de urna eletrônica substituiu as urnas de lona e foi utilizado por 33 milhões de eleitores na capital. Já em 1998, 75 milhões de pessoas residentes nas cidades com mais de 54 mil eleitores também votaram eletronicamente.

De acordo com Coordenador de Logística do TRE-AM, Leandro Nascimento, “o processo da eleição com a logística das urnas eletrônicas ganhou segurança e rapidez nas transmissões dos resultados, a urna é um investimento é um computador que o TSE [Tribunal Superior Eleitoral] teve que adquirir a milhares de unidades. O estado do Amazonas têm cerca de 7 mil urnas. Essas urnas para serem utilizadas na eleição dependem de muita manutenção sendo o custo do manuseio muito alto. Existem dois tipos de manutenção. A manutenção corretiva que acontece quando as urnas quebram. Nesse caso, uma empresa responsável faz a manutenção das mesmas. A outra forma de manutenção é a preventiva. Em ano não eleitoral é feita manutenção preventiva que é a verificação de cargas de bateria e sistema operacional das urnas”.

O TRE-AM utiliza-se de uma logística própria e diferenciada na cadeia de suprimento. Em ano eleitoral o planejamento volta seu olhar para termos logísticos com métodos eficientes e eficazes, onde a segurança e a rapidez são itens indispensáveis em uma eleição, adquirindo estratégia e planos de desenvolvimentos de atividades de prestação de serviços, com a preparação e distribuição das urnas eletrônicas em ano eleitoral.

Ainda segundo as informações do Coordenador de Logística do TRE-AM, nas campanhas eleitorais, o processo logístico é realizado pelo TRE-AM em parceria com outros órgãos públicos.

O transporte das urnas eletrônicas é realizado por meio de contratação de empresas privadas que prestam serviços de transporte ao Tribunal Regional Eleitoral do Amazonas em ano de

eleição. A contratação das empresas para o transporte das urnas eletrônicas e materiais eleitorais são realizados por meio de licitação, visando selecionar a melhor proposta dentro dos parâmetros de recursos, rapidez e segurança e com menor custo. O TRE-AM firma também convênios e contratos para contratação de mão de obra para atender o processo eleitoral que são os técnicos de urnas e técnicos de transmissão.

Sendo realizada em 2017 a primeira eleição Suplementar para governador e vice-governador no Amazonas, o desafio logístico foi grande, e o Tribunal Regional Eleitoral precisou de uma logística adequada e eficiente. Com isso, desde 2016 realizou convênio com o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Amazonas/Fundação de Apoio ao Ensino, Pesquisa, Extensão e Interiorização do IFAM - IFAM/FAEPI, que já possui uma logística voltada para a contratação de profissionais especializados na área de informática para atividades de apoio e manuseio das urnas eletrônicas e transmissão dos resultados nos lugares de difícil acesso.

A logística das urnas no dia e véspera da eleição é realizada através de várias etapas com semanas e até meses de antecedência. As urnas são previamente preparadas semanas antes da eleição. As urnas permanecem no depósito até a véspera da eleição, durante esse período é feita a geração das mídias com informações sobre os candidatos, cargas e lacres. O procedimento de carregamento dos dados (dos candidatos e eleitores) é executado pelos técnicos de urnas. Em seguida é posto um lacre para segurança de que os dados das urnas não serão trocados durante seu transporte. Em seguida, as urnas são entregues nas zonas eleitorais dias antes da votação. Por sua vez, a zona eleitoral leva as urnas para o local de votação no sábado.

Em municípios pólo, como Parintins - 4ª zona eleitoral do Amazonas, as urnas são enviadas com meses de antecedência. O chefe de cartório recebe e realiza os procedimentos de cargas e lacres e depois distribui as urnas para seus determinados destinos, as urnas que são enviadas e preparadas em Parintins são distribuídas para os locais de votação de Parintins, Barreirinha e Nhamundá.

No polo Manaus são realizados os procedimentos de cargas e lacres nas urnas de 24 municípios como de Boca do Acre, Juruá, Manicoré, Novo Aripuanã, Tapauá, Guajará e outros, que fazem parte do pólo Manaus. Depois de preparadas, as urnas são enviadas com dias de antecedência para seus determinados locais de votação. Em alguns locais de difícil acesso as urnas são entregues aos presidentes de mesa na sexta-feira, que se encarregam da guarda e da montagem das seções eleitorais.

Os presidentes de mesa recebem ainda urnas de contingência, para servirem de *backup* (substitutas), caso alguma urna apresente problemas, e junto com a urna vai um técnico de urna ou técnico de Transmissão. As urnas são montadas um dia antes da data da eleição.

4.5. Logísticas de Transporte das Urnas Eletrônicas no dia de Votação

Nas eleições, a administração do setor de logística do Tribunal Regional Eleitoral do Amazonas coloca em prática o planejamento logístico das urnas eletrônicas e suprimentos. Diante do avanço da tecnologia, o voto veio a ser computadorizado e a Justiça Eleitoral teve um grande desafio ao longo desses anos em disponibilizar com segurança as urnas eletrônicas em ano de eleição aos seus determinados cartórios.

Tendo a logística um papel principal na atuação dos transportes e é uma ciência indispensável e junto com o avanço da tecnologia e a facilidade de comunicação pela internet, o método logístico de transporte continua sendo importante não só para as empresas privadas, mas também para os órgãos públicos.

No Amazonas foram distribuídas 3.473 urnas só na capital na eleição suplementar 2017. Com isso, desenvolveu-se uma estratégia logística voltada para disponibilização das urnas, contando com uma grande mobilização incluindo um contingente de servidores e voluntários para a realização da logística de entrega das urnas. As primeiras zonas a receberem as urnas eletrônicas foram as da cidade de Lábrea e São Gabriel da Cachoeira por serem lugares de difícil acesso.

Os meios de transportes utilizados pelo TRE-AM são aéreo, fluvial e rodoviário, em cidades como Itacoatiara as urnas eletrônicas são transportadas por estradas, já em São Gabriel da Cachoeira é utilizado helicóptero para o transporte das urnas.

De acordo com o site TRE-AM, na eleição suplementar de 2017 as forças armadas e empresas especializadas em transporte participaram ativamente na logística de transporte das urnas eletrônicas, o Exército disponibilizou mais de 3.700 homens no esquema de segurança, 4 (quatro) aeronaves, 2 (dois) helicópteros, 287 (duzentos e oitenta e sete) viaturas e 92 noventa e duas) embarcações responsáveis por garantir a segurança em 464 (quatrocentos e sessenta e quatro) locais de votação até o fim do pleito.

Ainda de acordo com a informação no referido site, o Exército deslocou seus efetivos para 23 (vinte e três) municípios do interior do Estado. Sendo eles: Coari, Tefé, Lábrea, Humaitá, Barcelos, Santa Isabel do Rio Negro, Tabatinga, Santo Antônio do Içá, Rio Preto da Eva, Itacoatiara, Maués, Manacapuru, Fonte Boa, Boca do Acre, Manicoré, São Gabriel da Cachoeira, Benjamin Constant, São Paulo de Olivença, Amaturá, Autazes, Atalaia do Norte, Presidente Figueiredo, Manaus.

A aeronáutica atuou em Manacapuru (Região Metropolitana de Manaus), quarto Município mais populoso do Estado. No local, 306 (trezentos e seis) militares foram responsáveis por garantir segurança em 55 (cinquenta e cinco) locais de votação na área urbana, 8 (oito) locais na área rural e em mais 22 (vinte e dois) locais em área ribeirinha.

Quinze viaturas (6 ônibus, 4 caminhões tropas, 3 *pickups*, 1 van e 1 *jeep*) fizeram o patrulhamento da região e, devido ao deslocamento se dar por via terrestre, não houve complicações logísticas para sua efetiva atuação.

Em Manaus, 1.380 (um mil, trezentos e oitenta) homens da Polícia Militar atuaram incessantemente para garantir a segurança pública com o total de 1.100 (um mil e cem) homens para resguardar a integridade das pessoas e garantir o direito ao voto. Antes do efetivo deslocamento, foi realizado um Curso de Capacitação, em que 300 (trezentos) Oficiais da Polícia receberam um treinamento, com foco no pleito suplementar, que resultou na elaboração de uma cartilha, contendo uma série de orientações procedimentais e atualização acerca da legislação eleitoral.

No que toca à Polícia Civil, desde instalada a atuar, elaborou um planejamento, que culminou com a mobilização de 90 (noventa) policiais e no fechamento de bares e restaurantes na cidade, tudo, com base na Lei Seca. No total, foram fechados mais de 120 (cento e vinte) estabelecimentos (Zona Sul: 21 Centro-Oeste: 17 Zona Norte: 29 Zona Leste: 36 e Zona Oeste: 6)

As empresas de transportes urbanos propiciaram nas ruas da cidade uma frota de 1.356 (um mil, trezentos e cinquenta e seis) ônibus. O serviço de transporte contou com a frota operante de dia útil. Mais 7 (sete) mil funcionários e colaboradores trabalharam empenhados no transporte e na realização da eleição suplementar, no dia 06 de agosto de 2017, portanto para se ter êxito nas eleições foi necessário muito planejamento e uma logística eficaz capaz de responder as perspectivas e a relevância do pleito.

Referências

- BALLOU, R. H.** *Logística Empresarial: Transporte, Administração de Materiais e Distribuição Física*. Tradução: Hugo T. Y. Yoshizaki. São Paulo: Atlas, 1993.
- _____. R. H. *Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos: planejamento, organização e logística empresarial*. Tradução: Elias Pereira. 4. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.
- _____. *Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos*. 4. ed.. Porto Alegre: Bookman, 2001.
- BRASIL, TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL (AM)**. *Fragmentos da história da Justiça Eleitoral do TRE-AM. Tribunal Regional Eleitoral do Amazonas*. Manaus: SJD/COJUD/SEBIB, 2012.
- CHING, H. Y.** *Gestão de estoque na cadeia de logística integrada*. São Paulo: Atlas, 1999.
- CHRISTOPHER, M.** *Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos: estratégias para a redução decustos e melhoria dos serviços*. São Paulo: Pioneira, 1997.
- CUNHA, F. L. D. S.** et al. *Evolução da Logística: De Napoleão Bonaparte às alianças logísticas*. FFBUSINESS REVISTA DO CURSO DE ADMINISTRAÇÃO. vol. 2, nº 2 (jan. a jul.) – Faculdade Farias Brito. Fortaleza, 2005.
- DEMARIA, M.** *O operador de transporte multimodal como fator de otimização da logística*. Florianópolis: UFSC, 2004. 87p. Apresentada como dissertação de mestrado.
- DIAS, J.C.Q.** *Logística Global e Macrológica*. Lisboa: Edições Sílabo Ltda, 2005.
- FLEURY, P. F.** *Conceito de logística integrada e supply chain management*. In: *FLEURY, P. F. et. al. Logística empresarial – a perspectiva brasileira*. São Paulo: Atlas, 2000.
- KAWANO, B. R.** et al. *Estratégias para resolução dos principais desafios da logística de produtos agrícolas exportados pelo Brasil*. REVISTA DE ECONOMIA E AGRONEGÓCIO, vol.10, nº 1. 2012.
- LOPEZ, J.M.C.** *Os custos logísticos do comércio exterior brasileiro*. São Paulo: Aduaneiras, 2000.
- LUDOVICO, N.** *Roteiro básico de transportes no comércio exterior*. São Paulo: Aduaneiras, 1998.
- NOVAES, A. G.** *Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição: estratégia, operação e avaliação*. Rio de Janeiro: Campos, 2001.
- NOVAES, A.** *Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição*. 4. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2015.
- OLIVEIRA, M. N. et al.** *Logística e Distribuição: Definições e Evolução da Logística em um Contexto Global*. In: XIII SIMPEP. Bauru, SP, Brasil, 06 a 08 de Nov. de 2006.
- OLIVEIRA, D. D. P. R.** *Planejamento Estratégico*. 26ª ed, São Paulo: Atlas, 2009.
- PEDROSO, M.C.** *Um estudo sobre o desenvolvimento de competências em Gestão de Cadeia de Suprimentos*. 2002. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção) – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo. 342p. São Paulo.
- PORTER, M. E.** *Vantagem competitiva: criando e sustentando um desempenho superior*. Rio de Janeiro: Campus: 1989
- ROSA, R. A.** *Gestão logística*. 2. ed. reimp. – Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração / UFSC; [Brasília]: CAPES: UAB, 2012.
- TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL (AM)**. *Forças de Segurança concedem os números de sua atuação durante o pleito*. Ago. 2017. Disponível em: <<http://www.tre-am.jus.br/imprensa/noticias-tre-am/2017/Ago/forças-de-segurança-concedem-os-numeros-de-sua-atuacao>> Acesso em: 21 ago. 2017.
- VIANA, F. L. E.** *Entendendo a logística e seu estágio atual*. REVISTA CIENTÍFICA FAC. LOUR. FILHO. v. 2, n.1, 2002.
- WANKE, P. F.; FLEURY, P. F.** *Transporte de cargas no Brasil: estudo exploratório das principais variáveis relacionadas aos diferentes modais e às suas estruturas de custos*. In: *DE NEGRI, J. A.; KUBOTA, L. C. (Org.). Estrutura e Dinâmica do Setor de Serviços no Brasil*. Brasília: IPEA, 2006.