

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
FACULDADE DE ESTUDOS SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA E ANÁLISE

**CUSTO AMAZÔNICO: OS DESAFIOS PARA EMPREENDER NA
REGIÃO MAIS VERDE DO BRASIL**

MAYARA DA COSTA ALVES

MANAUS – AM
2023

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
FACULDADE DE ESTUDOS SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA E ANÁLISE

**CUSTO AMAZÔNICO: OS DESAFIOS PARA EMPREENDER NA REGIÃO MAIS
VERDE DO BRASIL**

Monografia apresentada ao curso de
Ciências Econômicas, da Universidade
Federal do Amazonas, como requisito para
obtenção do título de Bacharela em
Ciências Econômicas

Orientadora: Prof.^a Dr.^a. Michele Lins Aracaty e Silva

MANAUS – AM
2023

Ficha Catalográfica

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

A474c Alves, Mayara da Costa
Custo Amazônico: os desafios para empreender na região mais verde do Brasil / Mayara da Costa Alves . 2023
63 f.: il. color; 31 cm.

Orientadora: Michele Lins Aracaty e Silva
TCC de Graduação (Ciências Econômicas) - Universidade Federal do Amazonas.

1. Custo-Amazônico. 2. Empreendedorismo. 3. Custo-Brasil. 4. Amazônia. I. Silva, Michele Lins Aracaty e. II. Universidade Federal do Amazonas III. Título

MAYARA DA COSTA ALVES

**CUSTO AMAZÔNICO: OS DESAFIOS PARA EMPREENDER NA REGIÃO MAIS
VERDE DO BRASIL**

Monografia apresentada ao curso Ciências Econômicas da Faculdade de Estudos Sociais da Universidade Federal do Amazonas, como requisito para obtenção do título de bacharela em Ciências Econômicas, tendo sido aprovada pela banca examinadora composta pelos professores abaixo.

Aprovado dia: 13/02/2023

BANCA EXAMINADORA

Profa. Dra. Michele Lins Aracaty e Silva
Orientadora – Universidade Federal do Amazonas

Prof. Dr. Salomão Franco Neves
Examinadora – Universidade Federal do Amazonas

Prof. Dr. Neuler André Soares de Almeida
Examinador - Universidade Federal do Amazonas

AGRADECIMENTOS

Dedico este trabalho primeiramente a Deus, que me agraciou com o ingresso na Universidade Federal do Amazonas, me deu forças durante toda minha caminhada e me permitiu passar por uma Pandemia com saúde. Em seguida as pessoas que me apoiaram e estiveram do meu lado durante toda a trajetória da minha graduação, direta e indiretamente, somando de diversas formas, em especial a minha família que cumpre um papel de suma importância na minha vida, para meu desenvolvimento profissional e pessoal, me acolhendo, protegendo e zelando por mim em todas as horas. Em especial à minha Mãe Nara Núbia pelo apoio em tempo integral, por ser meu maior exemplo de vida como pessoa e como profissional, ao meu Pai João Bosco pelos ensinamentos de vida e sabedoria, ao meu irmão Maykon pelos vários debates ricos em conhecimento acadêmico. Além destes, agradeço a minha querida professora orientadora Dra. Michele Aracaty pelo apoio, carinho, paciência e auxílio, não só na elaboração da minha Monografia, como também em todos os momentos da minha graduação, desde o primeiro período do Curso de Ciências Econômicas na UFAM. E a todos os meus mestres que me conduziram a ser a profissional que estou me tornando.

RESUMO

A inegável importância da biodiversidade amazônica bem como as peculiaridades infraestruturais da região elevam os desafios de se empreender na região. O denominado custo amazônico impacta direta e indiretamente nas decisões de investimento na região. Para tanto, temos como objetivo analisar o custo amazônico de empreender na região mais verde do Brasil. Quanto aos aspectos metodológicos, temos um estudo de natureza qualitativa, de fontes secundária de origem bibliográfica e documental, com a utilização de informações oriundas de artigos, trabalhos acadêmicos e livros de grande relevância para a análise de conteúdo. Fatores como: custos básicos de deslocamento, logística, distribuição de energia bem como comunicação e conectividade, contribuem para afugentar os investimentos na região, dificultam o desenvolvimento e aumentam a desigualdade e o abismo regional. Assim, torna-se imprescindível o empreendedorismo regional e a superação do custo amazônico para o fortalecimento da economia e a geração de emprego e renda sustentável.

Palavras-chave: Custo-Amazônico; Empreendedorismo; Custo-Brasil; Amazônia.

ABSTRACT

The undeniable importance of Amazonian biodiversity as well as the region's infrastructural peculiarities raise the challenges of undertaking business in the region. The so-called Amazonian cost has a direct and indirect impact on investment decisions in the region. To do so, we aim to analyze the Amazonian cost of undertaking in the greenest region of Brazil. As for the methodological aspects, we have a study of a qualitative nature, from secondary sources of bibliographical and documental origin, with the use of information from articles, academic works and books of great relevance for the content analysis. Factors such as: basic costs of displacement, logistics, energy distribution, as well as communication and connectivity, contribute to scare away investments in the region, hamper development and increase inequality and the regional abyss. Thus, regional entrepreneurship and overcoming the Amazonian cost become essential for strengthening the economy and generating employment and sustainable income.

Keywords: Cost-Amazonian; Entrepreneurship; Brazil-cost; Amazon.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Fator Trabalho	19
Figura 2: Fator Financiamento	20
Figura 3: Fator Infraestrutura e Logística	23
Figura 4: Fator Tributação.....	24
Figura 5: Carga Tributária por esfera de Governo - Brasil	25
Figura 6: Estrutura da Carga Tributária Bruta - Governo Geral- 2010 a 2021	26
Figura 7: Fator Ambiente de Negócios	27
Figura 8: Fator Educação	28
Figura 9: Fator Tecnologia e Inovação	30
Figura 10: Distribuição do Bioma Amazônico.....	30
Figura 11: Território que a Amazônia ocupa e quanto pertence a cada País.....	32
Figura 12: Região Hidrográfica Amazônica	36
Figura 13: Rodovias na Amazônia brasileira	40
Figura 14: Pessoas sem Energia Elétrica.....	45

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	10
1. REVISÃO DA LITERATURA	12
1.1 Empreendedorismo: origem e definição	12
1.1.1 Empreendedorismo no Brasil	14
1.2 Custo Brasil	17
1.3 Amazônia: Aspectos Gerais	30
1.3.1 Amazônia Legal.....	32
1.4 Empreendedorismo na Amazônia	33
1.4.1 Custo Amazônico	34
2. METODOLOGIA.....	49
3. ANÁLISE DE DADOS E RESULTADOS	52
4. CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES.....	56
REFERÊNCIAS	58

INTRODUÇÃO

A Região Amazônica tem suas belezas e importâncias inconfundíveis com fauna, flora e bacias hidrográficas com destaque para a uma grande extensão territorial, que chega a 59% do território brasileiro. Pela grandeza são inúmeras as dificuldades e diversos são os desafios a serem superados com o objetivo de desenvolver localmente e fomentar a qualidade de vida e oportunidades para os amazônidas.

O empreendedorismo é apontado como uma das possibilidades para a realização de mudanças, gerando oportunidades para investir recursos, competências, criação de negócios, geração de emprego e renda, fatores que são capazes de fornecer transformações positivas socioeconômicas de uma região.

Estima-se que 70% dos brasileiros sonham em ter seu próprio negócio. No entanto, é preciso conhecer o cenário em que vai empreender para saber as variáveis que poderão impactar na prosperidade do negócio.

Um dos obstáculos para o empreendedorismo no Brasil é o fator “Custo Brasil”, expressão utilizada para se referir ao conjunto de dificuldades estruturais, burocráticas, trabalhistas e econômicas que travam o desenvolvimento do país, e contribui negativamente para o ambiente de negócios ao afastar o empreendedor estrangeiro e desestimular o empreendedor nacional.

Acerca do Custo Brasil, o empreendedorismo praticado na região amazônica enfrenta outros grandes entraves, o custo amazônico de empreender, na sua aplicação, desenvolvimento e periodicidade, devido aos desafios com acesso às tecnologias, haja vista a dificuldade no acesso à internet, infraestrutura de estradas e vicinais, transportes de pessoas e cargas, e fatores como desmatamento das florestas e o mau uso das riquezas fornecidas pela natureza que protagonizam conflitos ambientais, políticos e econômicos.

Na Amazônia encontramos variáveis únicas no que dizem respeito ao empreendedorismo regional. Levando-se em consideração todas as variáveis que compõem o Custo Brasil e somadas ao Custo Amazônico, observa-se uma menor perspectiva de encontrar empreendedores dispostos a enfrentar os desafios peculiares dessa região para implantar seus empreendimentos. Como consequência, encontramos uma região com menor desenvolvimento socioeconômico em especial quanto mais distantes da capital.

Neste cenário tão desfavorável ao empreendedorismo surge o seguinte questionamento. De que forma o Custo Amazônico, hoje, somado ao Custo Brasil dificulta o investimento local?

Partimos da hipótese de que os entraves logísticos e infraestruturais desencorajam o empreendedorismo amazônico e dificultam a geração de emprego e renda regionais.

Para tanto, temos por objetivo geral analisar o custo amazônico de empreender na região mais verde do Brasil e objetivos específicos apresentar os atuais desafios encontrados quando se tenta empreender na Amazônia; compreender como o custo amazônico influencia na tomada de decisões dos empreendedores nacionais e investidores locais e por fim, demonstrar a necessidade do empreendedorismo para o desenvolvimento e competitividade econômica para a região.

Assim, no decurso deste estudo será demonstrado a importância do empreendedorismo para o crescimento e desenvolvimento da Amazônia, como uma alternativa para o progresso da região, aliando a preservação ao fortalecimento da economia, possibilitando o progresso da comunidade local, geração de empregos e crescimento do investimento privado.

Estruturalmente, esta monografia está estruturada da seguinte forma: no capítulo 1, Revisão de Literatura, abordando uma breve história da evolução do conceito de empreendedorismo, seguida de uma exposição do Custo Brasil e seu impacto econômico e na competitividade do país perante o restante do mundo, bem como uma análise do cenário empreendedor na Amazônia e a relação do Custo Amazônico em conjunto com o Custo Brasil que desestimulam os empreendedores em potencial para a região. Em seguida, no capítulo 2, abordaremos a Metodologia utilizada na elaboração desta pesquisa, explicando como ocorrerá o seu desenvolvimento. Logo após, no capítulo 3, abordaremos a Análise dos Dados e Resultados seguidos das Conclusões e Recomendações e por fim as Referências utilizadas como base fundamental para a construção deste trabalho.

1. REVISÃO DA LITERATURA

Neste capítulo apresentaremos as informações sobre o Empreendedorismo sua origem e definição, empreendedorismo no Brasil, Custo Brasil, Amazônia: aspectos gerais, Amazônia Legal, empreendedorismo na Amazônia e o Custo Amazônico.

1.1 Empreendedorismo: origem e definição

O empreendedorismo é um dos assuntos mais comentados na atualidade comprovando a afirmação de Jeffrey Timmons (1990) em que disse que o “Empreendedorismo é uma revolução silenciosa, que será para o século XXI mais do que a Revolução Industrial foi para o século XX”. Uma vez que os empreendedores estão revolucionando o mundo, seu comportamento e o processo empreendedor são estudados pela ciência, devido sua importância no desenvolvimento humano, social e econômico (DORNELLAS, 2015)

No final do século XIX e no início do século XX, a definição do empreendedor passou a ser vista por perspectiva econômica. Dito deste modo prevê, o empreendedor organiza e opera uma empresa para lucro pessoal. Paga os preços atuais pelos materiais consumidos no negócio, pelo uso da terra, pelo serviço de pessoas que emprega e pelo capital de que necessita contribuindo com sua própria iniciativa, habilidade e engenhosidade no planejamento, organização e administração da empresa. Também assume a possibilidade de prejuízo e de lucro em consequência de circunstâncias imprevistas e incontroláveis. O resíduo líquido das receitas anuais do empreendimento, após o pagamento de todos os custos, são retidos pelo empreendedor. (ELY e RESS, 1937, p. 488.).

O termo “Empreendedorismo” pode ser entendido como a criação de algo novo a partir de uma oportunidade de fazer negócio. Dentre os diversos conceitos podemos citar o de Hirsch e Peters (1992) que definem o empreendedorismo como "o processo de criar algo diferente e com valor, dedicando tempo e o esforço necessários, assumindo os riscos financeiros, psicológicos e sociais correspondentes e recebendo as consequentes recompensas da satisfação econômica e pessoal” e o de Fillion (1999) que define o Empreendedor como "uma pessoa criativa, marcada pela capacidade de estabelecer e atingir objetivos, e que mantém alto nível de consciência do ambiente em que vive usando-a para detectar oportunidades de negócios”.

Atualmente com o mercado altamente exigente e competitivo é necessário encontrar a escapatória em meio a mesmice o “diferencial” buscando se destacar, que dependerá do perfil profissional, o dito perfil empreendedor, que se difere das demais pessoas diante da maneira como percebe a mudança e lida com as oportunidades tendo iniciativa para gerar um novo negócio, assumindo riscos calculados, criando sempre valor para a sociedade. Para o

economista Karl Vesper (1975) o empreendedor é aquele que terá a capacidade de combinar recursos, trabalho, material e outros ativos para tornar seu valor maior que antes, impulsionado por certas forças que possuem a necessidade de conseguir ou experimentar criando riquezas e utilizando os recursos de melhor maneira, reduzindo desperdícios e produzindo empregos (CRUZ, 2005)

Para Schumpeter (1982), principal teórico clássico do empreendedorismo, através do empreendedorismo associado à inovação é possível explicar o desenvolvimento econômico. A Teoria do Ciclo Econômico desenvolvida por este pensador é fundamental para a Ciência Econômica contemporânea e é contemporaneamente estudada. A razão, segundo o autor, para que a economia saia de um estado de equilíbrio e entre em um processo de expansão é o surgimento de alguma inovação que altere consideravelmente as condições prévias de equilíbrio LEITE & MELO (2008).

Diante disso, o empreendedorismo é responsável pelo crescimento econômico e pelo desenvolvimento social, que por meio da inovação, dinamiza a economia com ideia sustentável visando o indivíduo, a comunidade, as cidades, regiões e países, sendo um dos melhores artifícios para combater o desemprego (SCHUMPETER, 1982, apud, LEITE & MELO (2008)).

Considerando a evolução humana, desde a época primitiva, é possível afirmar que o homem primitivo já detinha atitudes empreendedoras uma vez que para sobreviver precisou inovar na construção de ferramentas para potencializar a caça de animais para o seu subsídio e seus próximos (CUSTÓDIO, 2011).

Na literatura, o primeiro relato para uma definição preliminar para o termo empreendedorismo, conforme Hisrich e Peters (2004), pode ser atribuída a Marco Pólo, quando no século XIII, tentou estabelecer a Rota da Seda, uma rota comercial para o Extremo Oriente.

Como empreendedor, Marco Pólo assinou um contrato com um homem que possuía dinheiro (hoje conhecido como capitalista) para vender as mercadorias deste. Um contrato comum na época oferecia um empréstimo para o comerciante aventureiro a uma taxa de 22,5%, incluindo seguro. Quando o comerciante aventureiro era bem-sucedido na venda das mercadorias e completava a viagem, os lucros eram divididos, cabendo ao capitalista a maior parte (até 75%), enquanto o comerciante aventureiro ficava com os 25% restantes (HISRICHE e PETERS, 2004).

O capitalista da época era alguém que assumia riscos de forma passiva enquanto o aventureiro empreendedor assumia papel ativo, correndo todos os riscos físicos e emocionais (CRUZ, 2005).

Durante a Idade Média, por volta do século XV, os empreendedores eram considerados aqueles que gerenciavam grandes projetos de produção, geralmente faziam parte da nobreza, e eram as pessoas responsáveis por grandes obras arquitetônicas, como castelos, fortificações e catedrais (DORNELAS, 2005).

Ainda para o autor (2005), a palavra empreendedor (*entrepreneur*) foi utilizada pela primeira vez na língua francesa no início do Século XVI, para designar os homens envolvidos na coordenação de operações militares.

Entre o Século XVII e XVIII, o termo empreendedorismo começou a ser utilizado para definir aquele que fazia negócios com preços pré-fixados com o governo, assumindo para si quaisquer lucros e prejuízos. De acordo com Hisrich e Peters (2004), um empreendedor desse período foi John Law, francês que conseguiu permissão para estabelecer um banco real. O banco evoluiu para uma franquia exclusiva, formando uma empresa comercial no Novo Mundo – a Mississippi Company. Infelizmente, o monopólio sobre o comércio francês levou à ruína de Law quando este tentou aumentar o valor das ações da empresa para mais do que o valor de seu patrimônio, levando a mesma ao colapso (CRUZ, 2005).

Para Cantillon, escritor e economista do Século XVII, foi considerado por muitos como um dos criadores do termo empreendedorismo, tendo sido um dos primeiros a diferenciar o empreendedor do capitalista (aquele que fornecia o capital) (DORNELAS, 2005).

Cantillon descreveu o empreendedor, como alguém que corria riscos, através da observação dos comerciantes, fazendeiros, artesãos e outros proprietários individuais “compram a um preço certo e vendem a um preço incerto, portanto operam com risco” (HISRICHE e PETERS, 2004, p. 28).

1.1.1 Empreendedorismo no Brasil

No Brasil, o empreendedorismo ganhou força na década de 1990 em decorrência da abertura da economia. Neste período havia um cenário de intensificação industrial em meio à instabilidade econômica. Neste período, o país era palco de passagens políticas que instabilizaram a economia do país e levaram as empresas a buscarem a política de redução de custos para a manutenção da competitividade num mercado marcado por crise.

Segundo o DIEESE, "em 1989, o desemprego total atingia taxa de 8,7%; em 1999 este percentual já era de 19,9%. Tivemos um salto enorme no desemprego na última década" (CUNHA, SOARES & FONTANILLAS, 2009).

Ainda para os autores (2009), o cenário econômico brasileiro da época aliada a alta taxa de desemprego foram fatores que contribuíram para o despertar do interesse pelo

empreendedorismo, onde muitos desses trabalhadores desempregados utilizaram o seu FGTS (Fundo de Garantia por Tempo de Serviço) como investimento inicial para a criação do seu próprio negócio. No entanto, a maioria desses novos empreendimentos estavam instalados na economia informal, seja pela falta de crédito, excesso de impostos ou altas taxas de juros.

Os que tentaram um negócio formal, além das dificuldades citadas acima também tiveram que enfrentar a falta de instituições que apoiassem e orientassem devidamente os micros e pequenos empresários. Essa falta de capacitação empreendedora foi responsável e ainda é por uma enorme mortalidade de empresas. Os empreendedores de forma geral não estão preparados para empreender, eles possuem um espírito empreendedor, mas muitas vezes não têm uma qualificação que os possibilite além de iniciar um negócio, mantê-lo e fazê-lo prosperar (2009).

Esse quadro começa a mudar com a implementação do SEBRAE em 9 de outubro de 1990 e o empreendedor ganha destaque e efetivo desenvolvimento, através do suporte técnico oferecido (SEBRAE, 2008 apud CUNHA, SOARES & FONTANILLAS, 2009).

O movimento do empreendedorismo no Brasil começou a tomar forma na década de 1990, quando entidades como SEBRAE (Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas) e Softex (Sociedade Brasileira para Exportação de Software) foram criadas. Antes disso, praticamente não se falava em empreendedorismo e em criação de pequenas empresas. (DORNELAS, 2005, p.26).

A entidade desvinculou-se da administração pública e transformou-se em uma instituição privada, sem fins lucrativos e de utilidade pública, mantida por repasses das maiores empresas do país, proporcionais ao valor de suas folhas de pagamento. O órgão ampliou sua estrutura de atendimento para todos os estados do país, capacitou inúmeras pessoas e ajudou na criação e desenvolvimento de milhares de micro e pequenos negócios por todo o país (SEBRAE, 2008 apud CUNHA, SOARES & FONTANILLAS, 2009).

Neste mesmo cenário, a educação passou a ser o determinante fundamental não só para inovação da própria área tecnológica, como também para o futuro das pessoas, propiciando-lhes condições de renovar a si mesmas, de forma a que possam viver e interagir em uma sociedade em constante mudança. Nesse contexto, para garantir a evolução das micro e pequenas empresas, o Sebrae priorizou ações educativas que são desenvolvidas pela Unidade de Educação e Desenvolvimento da Cultura Empreendedora (UEDCE apud CUNHA, SOARES & FONTANILLAS, 2009).

No final de 1996, foi criada a Sociedade Brasileira para Promoção da Exportação de Software - Sociedade SOFTEX, uma organização não-governamental cujo objetivo social é o

de executar, promover, fomentar e apoiar atividades de inovação e desenvolvimento científico e tecnológico de geração e transferência de tecnologias e notadamente de promoção do capital humano, através da educação, cultura e treinamento apropriados, de natureza técnica e mercadológica em tecnologia de software e suas aplicações, com ênfase no mercado externo, visando o desenvolvimento socioeconômico brasileiro, através da inserção do país na economia mundial. (SOFTEX, 2008 apud CUNHA, SOARES & FONTANILLAS, 2009).

Em 1999, o Governo Federal lançou o Programa Brasil Empreendedor, cuja meta inicial era a capacitação de mais de um milhão de empreendedores brasileiros na elaboração de Plano de Negócios visando a captação de recursos junto aos agentes financeiros do programa.

Em 2007, foi publicado o Relatório de Empreendedorismo no Brasil do Global Entrepreneurship Monitor (GEM, 2007). Nesse documento aparecem os resultados do país, analisados sob vários aspectos relativos ao empreendedorismo, bem como sua comparação com outros países.

Segundo o Entrepreneurship Monitor, o Brasil apresentou uma TEA (Taxa de Empreendedores em Estágio Inicial) de 12,72. Isso quer dizer que de cada 100 pessoas, cerca de 13 desenvolviam alguma atividade empreendedora. De acordo com esse número podemos classificar o país como uns dos mais bem colocados do mundo em termos de atividade empreendedora, dados de 2007.

Após mais de 20 anos, observa-se o Brasil como um país de potencial desenvolvimento empreendedor de acordo com o Relatório Executivo do Global Entrepreneurship Monitor (GEM, 2000), com a prevalência de jovens e o uso da tecnologia como imprescindível para a inovação e criação de riqueza.

O empreendedorismo e a capacidade de criação de novas empresas em um país estão intimamente ligados ao desenvolvimento econômico deste. Segundo Schumpeter (1982) o empreendedorismo é visto como o motor da economia, o agente de inovação e mudanças capaz de desencadear o crescimento econômico do país. Porém, como afirma Cruz (2005), para que haja um incremento no estímulo da atividade empreendedora é necessário à existência de um conjunto de valores sociais e culturais capazes de encorajar a criação de novas empresas.

Esses são alguns exemplos de programas voltados para o apoio de empreendedores no Brasil. E que são responsáveis pela divulgação da cultura empreendedora e pela sobrevivência de muitas jovens empresas. Ainda há outros como o Jovem Empreendedor, também do Sebrae, o Engenheiro Empreendedor da Universidade Federal de Santa Catarina, o Instituto Ecobra, de apoio aos empreendedores das “.com” (empresas baseadas em Internet), a Associação Nacional de Entidades Promotoras de Empreendimentos Inovadores – ANPROTEC – dando apoio as

incubadoras de empresas em todo o país, tendo ainda o curso de Empreendedorismo e Inovação da Universidade Federal Fluminense, que possui mais de 2000 alunos, além de algumas universidades e outros (CUNHA, SOARES & FONTANILLAS, 2009).

Apesar da existência de todas essas ações de incentivo aos empreendedores ainda há variáveis que prejudicam a criação e principalmente o desenvolvimento dos novos empreendimentos. Essas variáveis estão representadas em grande parte pela assimetria entre os diversos atores responsáveis por contribuir para o fomento do empreendedorismo e da inovação (CUNHA, SOARES & FONTANILLAS, 2009).

1.2 Custo Brasil

A década de 1990 marcou a abertura comercial, implementação do Plano Real e a privatização de setores anteriormente públicos no país, cenário que instaurou debates acerca do “Custo Brasil”, Mancuso (2004) afirma que desde então o termo passou a ser utilizado para elencar fatores prejudiciais à competitividade das empresas nacionais, quando comparadas às empresas de outros países.

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) em 1995 promoveu um seminário com o tema, levado para debate em âmbito nacional, elencou a carga tributária excessiva, pesados encargos impostos pela legislação trabalhista, defasagem dos sistemas de educação e saúde, ineficiência da infraestrutura de transportes, altos custos portuários, rápida inutilização das telecomunicações e sistema energético com sobrecarga, como algumas das variáveis que compõem o Custo Brasil, além da excessiva regulamentação da economia do país que encarece os custos de transações

O Banco Mundial (1996) destacou em seu relatório sobre o tema alguns aspectos setoriais relevantes para o entendimento da composição do Custo Brasil, a saber: custos de mão-de-obra, custos provenientes da infraestrutura de transportes (com destaque para os portos) e custos ocasionados pelo sistema tributário e pelo regime regulatório.

Passados mais de 20 anos após levantamento acerca do assunto, poucos avanços temos nesse cenário e suas dimensões são de conhecimento mundial. O que leva Haddad e Hewings (1998) a afirmar que o custo de fazer negócios no Brasil é o principal obstáculo para o desenvolvimento econômico. Pois a dificuldade de crescimento empresarial afasta investimentos (aput, BARBIERI, 2014)

Por conseguinte, o Banco Mundial (1996), alegou que parte considerável dos custos de produção é de responsabilidade da empresa, os quais podem ser maiores ou menores dependendo da boa ou má gestão do negócio. No entanto, é de conhecimento que as variáveis

que compõem o Custo Brasil, estão relacionadas à falta de investimento por parte do próprio governo (municipal, estadual e federal), visto que o acesso à educação e saúde de qualidade, a desburocratização, a revisão da legislação trabalhista, a eficiência da matriz de transportes, entre tantos outros fatores cruciais para a competitividade do Brasil, estão, em maioria, sob sua responsabilidade.

De acordo com um estudo elaborado em 2020 pelo Movimento Brasil Competitivo (MBC), em parceria com o Ministério da Economia e associações setoriais da indústria, as empresas brasileiras pagam, em comparação a congêneres dos países membros da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), 1,5 trilhão de reais a mais para realizar seus negócios, o que representa 22% do PIB.

Como observado, as variáveis que compõem o Custo Brasil são inúmeras, cada qual com um nível de dificuldade de mensuração. Por esta razão, este estudo se dedicou em apresentar, aqueles de mais fácil quantificação e passíveis de comparações internacionais.

De acordo com publicação da Revista VEJA em 2021, do total de itens analisados, cinco impactam de forma mais significativa os negócios e representam quase 80% do Custo Brasil. São eles: empregar capital humano, que está estimado entre 260 milhões e 320 milhões de reais; honrar tributos, que custa cerca de 260 milhões de reais a mais às empresas brasileiras; dispor de infraestrutura, fundamentalmente logística e de comunicação, o que causa um impacto a mais nos negócios de cerca de 210 milhões de reais; acesso a capital ou financiar o negócio, estimado em cerca de 200 milhões de reais; e insegurança jurídica, cujo custo é de cerca de 180 milhões de reais. Abaixo, os principais problemas identificados no país em relação a outras nações da OCDE.

a) Trabalho

Na Figura 1, é possível observar que o Brasil se encontrava em 9º lugar no fator trabalho no ranking dos 18 países avaliados, no último relatório de competitividade mundial divulgado pelo CNI, correspondente aos anos de 2019-2020. Para a composição do ranking, a CNI avaliou os subfatores: vantagem competitiva, disponibilidade de mão de obra e o custo de mão de obra. Na avaliação percentual foi utilizada o escore médio, onde 0 corresponde ao pior desempenho e 10 ao melhor desempenho.

O fraco desempenho do Brasil perante outros países do mundo quando falado no fator trabalho está relacionado a grande oferta efetiva de força de trabalho, população economicamente ativa, associada ao alto custo de mão de obra no país e a baixa especialização

dessa mão de obra disponível que faz diminuir a produtividade do trabalho na indústria e agrega no custo produtivo das empresas (SILVA, 2012).

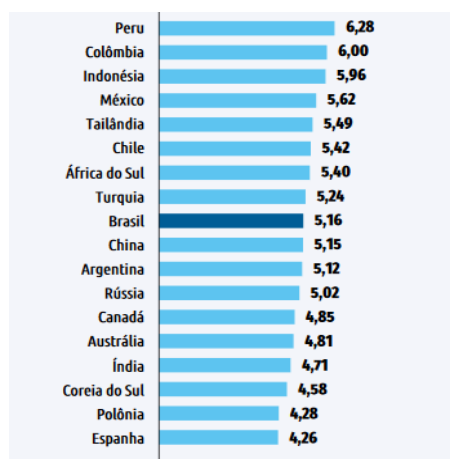
"O alto nível dos encargos trabalhistas no Brasil aumenta o custo da mão de obra", afirma o estudo realizado pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp)/Departamento de Competitividade e Tecnologia (DECOMTEC), publicado em julho de 2011. Os encargos trabalhistas são as obrigações que incidem sobre a folha de pagamento salarial que correspondem aos tributos e despesas com previdência e seguridade social arcadas pelo empregador (SILVA, 2012),

Seguindo a forma tradicional de calcular os encargos sociais, que os assemelha aos custos decorrentes de todas as despesas legais incidentes sobre a folha de salários das empresas, alguns estudos (Pastore, 1994; FIESP, 1993, IOB; 1993) têm apontado que os encargos sociais representam um gasto adicional equivalente a pouco mais do que é gasto com a remuneração direta paga ao trabalhador (SANTOS, 1996, p. 221).

O Brasil ocupa o primeiro lugar mundial em cobrança de encargos trabalhistas, segundo pesquisa divulgada pelo Departamento de Estatística do Trabalho dos Estados Unidos (BLS, Bureau of Labor Statistics). Segundo a BLS, em 2009, a indústria de transformação apresentou um total de 32,4%, em outras palavras, 1/3 dos custos com mão de obra.

Esses elevados encargos desfavorecem a competitividade da indústria brasileira, já que o alto valor da mão de obra afeta diretamente o encarecimento do custo da produção de bens e serviços, além de estimular o desemprego e a mão de obra informal (SILVA, 2012).

Figura 1: Fator Trabalho



Fonte: CNI, 2020

b) Financiamento

Na Figura 2, é possível observar que o Brasil se encontrava em último lugar, obtendo pior desempenho no fator financiamento no ranking dos 18 países avaliados, no último relatório

de competitividade mundial divulgado pelo CNI, correspondente aos anos de 2019-2020. Para a composição do ranking, a CNI avaliou os subfatores: disponibilidade de capital e desempenho do sistema financeiro. Na avaliação percentual foi utilizada o escore médio, onde 0 corresponde ao pior desempenho e 10 ao melhor desempenho.

Segundo o CNI, em 2018, o Brasil apresentou a mais alta taxa de juros real de curto prazo (8,8%) e o maior spread da taxa de juros (32,2%). Em 2022, o país continuou com a maior taxa de juros reais dentre as 40 principais economias do mundo, de acordo com o levantamento realizado pela corretora Infinity Asset, mesmo havendo um recuo para 8,22% (HESSEL, 2022).

As altas taxas de juros são vistas como um dos principais fatores que dificultam o acesso ao crédito por parte dos microempreendedores e pequenas empresas, pois devido à natureza do mercado financeiro e aos custos e riscos inerentes a toda operação de crédito faz com que a cada aumento das taxas de juros, os projetos a serem financiados se tornam menos rentáveis (SEBRAE, 2004).

Assim os altos níveis de informalidade e a precariedade das informações contábeis dos pequenos negócios são fatores que potencializam a assimetria de informações nas operações de crédito demandadas por esse segmento de mercado. Além da difícil avaliação dos riscos da contratação de créditos de baixo valor, os custos da operação, principalmente os fixos, são proporcionalmente altos para quem oferta. Quanto menor o crédito, maior o custo de sua concessão, o que conseqüentemente dificulta manter as empresas e criar novos investimentos (SEBRAE, 2004).

Figura 2: Fator Financiamento



Fonte: CNI, 2020

c) Infraestrutura e Logística

Na Figura 3, observa-se que o Brasil ocupava o 15º lugar no fator de infraestrutura e logística no ranking dos 18 países avaliados, no último relatório de competitividade mundial divulgado pelo CNI, correspondente aos anos de 2019-2020. Para a composição do ranking, a CNI avaliou os subfatores: infraestrutura de transporte, infraestrutura de energia, infraestrutura de telecomunicação e logística internacional. Na avaliação percentual foi utilizada o escore médio, onde 0 corresponde ao pior desempenho e 10 ao melhor desempenho.

Na pesquisa realizada foi observado que em todos os modais de transporte sendo eles rodovias, ferrovias, infraestruturas portuária e aeroportuária, o Brasil está classificado nos últimos lugares do ranking, exceto em variável Carga aérea. Conseqüentemente, o país ocupa a penúltima posição no subfator Infraestrutura de transporte. Em cada modal, o fraco desempenho do país foi apurado tanto com base em sondagem de opinião empresarial (opinião de usuários dos serviços) como com base em dados quantitativos. O melhor resultado do Brasil foi obtido na variável Carga aérea, que mede o volume de mercadorias transportadas por via aérea (CNI, 2020).

Este cenário é consequência da falta de investimento em infraestrutura de qualidade no país. Atualmente é utilizado para o transporte de cargas os modais terrestre, aquaviário, aéreo e dutoviário. Sendo o as rodovias o setor predominante no Brasil na infraestrutura de transportes desde o século XX, quando os governos deram preferências para o desenvolvimento delas. De acordo com os dados da Confederação Nacional de Transporte (CNT), a diversificação das quantidades de cargas carregadas pelos modais de transporte é bem desproporcional (MASSA, 2020).

O modal rodoviário possui 1,7 milhão de km de extensão e é responsável por 61% do escoamento de cargas em todo o país. No entanto, de acordo com dados do Departamento Nacional de Transportes Terrestres (DNTT), apenas 13% de toda a extensão da malha rodoviária é pavimentada, o que prejudica efetivamente a qualidade das viagens. Segundo dados do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), a estimativa de investimento público em 2021 foi de R\$ 12,4 bi, mas o investimento real foi de R\$ 5,2 bi.

Os modais aquáticos e ferroviários, são meios de transportes mais baratos, mas que representam apenas cerca de 11% e 21%, respectivamente, do escoamento de mercadorias pelo país. Apresentam diversos problemas de infraestrutura como, falta de segurança e estrutura na margem dos portos e qualidade estrutural de ferrovias. Estima-se que apenas um pouco mais de

11 mil km de um total de 29 mil km de linha ferroviária esteja funcionando em sua total capacidade.

O restante da movimentação das cargas fica a cargo dos transportes aéreos e dutoviários, com representação bastante baixa, excessiva burocracia e alto custo. Um estudo realizado pela Federação das Indústrias do Rio de Janeiro mostra que o tempo para que as cargas sejam liberadas para voar é de 175 horas, mais de uma semana. Essas questões quanto ao desempenho na utilização dos modais atrapalham o desenvolvimento da infraestrutura de transportes no Brasil, deixando o país muito atrás de outras potências mundiais.

Ademais, no subfator Infraestrutura de energia, o Brasil é o último colocado entre os 18 países selecionados na pesquisa de ranking realizada pela CNI. O país tem o maior custo de energia elétrica para clientes industriais e a segunda pior qualidade no fornecimento de energia elétrica. Em 2018, o custo da energia elétrica no Brasil foi de US\$ 0,17 por Kwh, enquanto as perdas na transmissão e distribuição foram na ordem de 16,1% da energia elétrica gerada, segundo dados do CNI de 2016. Apenas em relação à Disponibilidade de energia elétrica, o país ocupa a 7ª posição entre os 18 avaliados.

Na esfera da geração e fornecimento de energia, o Brasil dispõe de grande extensão territorial que prejudica a transmissão e distribuição de energia impossibilitando a vantagem competitiva na economia do país. Os ganhos de competitividade da indústria dependem da disponibilidade de energia com qualidade e preços internacionalmente competitivos. Afinal a indústria é a maior consumidora de energia elétrica no Brasil. O setor industrial é o mais impactado pelo preço acima da média mundial, praticado no mercado doméstico, e pela baixa qualidade do serviço prestado. Segundo a CNI, as falhas no fornecimento de energia causam prejuízos significativos para 67% das empresas industriais brasileiras, que utilizam principalmente energia elétrica em seu processo produtivo.

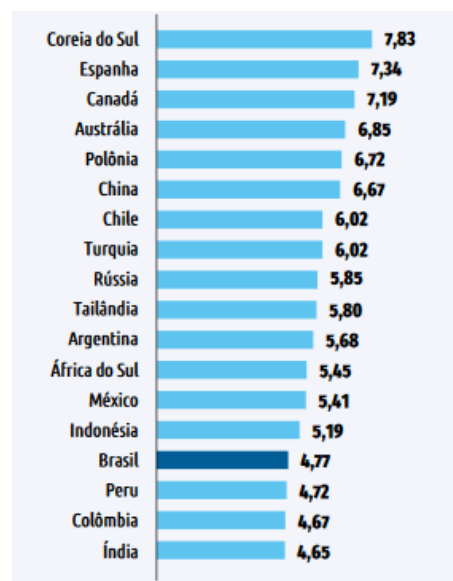
Em Infraestrutura de telecomunicações, o Brasil ocupa a 9ª posição que leva em conta o funcionamento de um sistema de redes de comunicações como satélites, redes telefônicas, televisivas, emissoras de rádio, Internet, entre outros. Esta posição é resultado do alto custo no serviço de banda larga e na pouca qualidade de conexão, velocidade da conexão é baixa. No ranking do State of Internet Report 2017 (Akamai, 2017), composto por 148 países, o Brasil ficou na 79ª posição em velocidade média de internet.

Buckley e Casson (1976) acreditavam que diversificar os mercados é melhor para ter fontes alternativas de recursos. Em alguns casos se internacionalizar não é uma escolha voluntária, e sim a única alternativa para firmas que competem de forma globalizada enfrentar as transformações no âmbito tecnológico e produtivo (RICUPERO e BARRETO, 2007). Além

disso, as próprias empresas visando aumentar a participação de mercado e reduzir custos, também querem fazer parte da globalização.

Entretanto este tipo de integração é complicado quando se trata de países que não possuem capacidade e infraestrutura adequadas para ocorrer a logística perfeita. Dentro deste cenário o Brasil, atualmente, enfrenta um forte obstáculo de custo e tempo em suas operações de comércio exterior, principalmente em períodos de safra. Isso ocorre pelas condições oferecidas pelo país em infraestrutura já estudadas neste capítulo, que não estão adequadas as necessidades e demandas do mercado mundial. Dessa forma, as perdas causadas por estas situações é vista com olhares pejorativos por empresários do Brasil e de qualquer parte do mundo que por algum motivo se relacionam com Brasil ou pensam investir no país. O que explica a sua colocação em 14º no ranking, na perspectiva da logística internacional (CHINELATO, DE FREITAS CRUZ e ZIVIANI, 2011).

Figura 3: Fator Infraestrutura e Logística



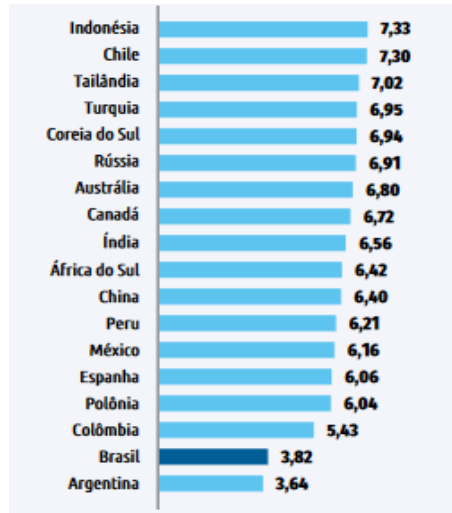
Fonte: CNI, 2020

d) Tributação

Na Figura 4 é possível observar que o Brasil se encontrava em 17º lugar, penúltimo lugar no fator de tributação no ranking dos 18 países avaliados, no último relatório de competitividade mundial divulgado pelo CNI, correspondente aos anos de 2019-2020. Para a composição do ranking, a CNI avaliou os subfatores peso e qualidade. Na avaliação percentual

foi utilizada o escore médio, onde 0 corresponde ao pior desempenho e 10 ao melhor desempenho.

Figura 4: Fator Tributação



Fonte: CNI, 2020

Na Figura 5, é observado a comparação em números das cargas tributárias do Brasil, nos anos de 2020 e 2021, nas esferas do Governo Federal, Governo Estadual e Governo Municipal. Em 2021, a carga tributária bruta (CTB) do governo geral (governo central, estados e municípios) foi de 33,90% do PIB, o que representa um aumento de 2,14 pontos percentuais do PIB em relação a 2020.

Os dados apresentados são reflexo de um país que possui a maior carga tributária em toda América Latina e Caribe. Advindo de um sistema que passou por diversas mudanças ao longo do século XX e que resultaram em uma forte tendência de crescimento da carga tributária no Brasil.

A partir do final da guerra até meados da década de 1970, a economia capitalista mundial entrou na Golden Age (Era de Ouro) do capitalismo e teve como grande característica o aumento significativo da participação do Estado na economia, tanto pela adoção das políticas ditas keynesianas, como pelo crescimento da concepção do Welfare State (Estado de Bem-Estar Social). Dessa forma, com a ampliação do papel do Estado em nível de produtor e protetor social, era certo que um maior volume de recursos (financiamento) deveria afluir da economia para o Estado como forma de custear os novos programas estatais, ocasionando, conseqüentemente, o aumento da carga tributária global e endividamento público.

Ao fazer uma comparação entre as fases de maior crescimento da carga tributária no Brasil, na década de 1960 e a década de 2000, pode-se afirmar que:

No passado, a receita tributária apresentava alta elasticidade em relação ao produto interno bruto, ou seja, a carga tributária aumentava quando a economia crescia, especialmente quando registrava taxas elevadas de expansão. Na virada do século, a carga tributária cresceu, e muito, quando a economia desacelerou e passou a apresentar taxas anuais bastante reduzidas, relativamente às obtidas no pós-guerra (AFONSO e MEIRELLES, 2006, p. 67).

Em estudo da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) foi revelado que os brasileiros pagam o equivalente a 33,9% do tamanho da economia em taxas e impostos. Apesar de proporcionalmente o Brasil arrecadar o maior montante em impostos na região, a carga tributária brasileira é desigual entre as diferentes atividades da economia. Enquanto obtém proporcionalmente menos com a renda e lucro, o Brasil é o grande que mais arrecada com contribuições sobre a seguridade social, conforme demonstrado na Figura 5.

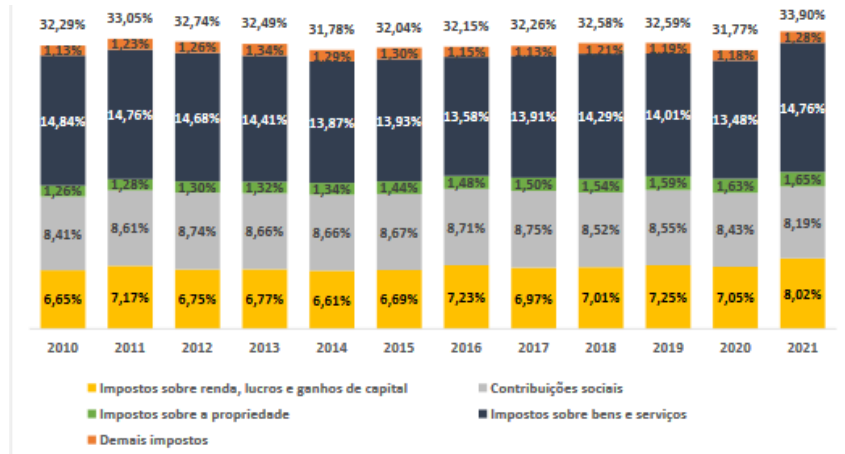
Figura 5: Carga Tributária por Esfera de Governo - Brasil

Esfera de governo	R\$ Milhões		% PIB		Variação	
	2020	2021	2020	2021	(R\$ Milhões)	(p.p. PIB)
Governo Central	1.564.488	1.951.103	20,95%	22,48%	386.615	1,53
Governos Estaduais	638.133	789.024	8,55%	9,09%	150.891	0,55
Governos Municipais	169.506	202.343	2,27%	2,33%	32.837	0,06
Governo Geral	2.372.127	2.942.470	31,77%	33,90%	570.343	2,14

Fonte: STN, Boletim de Estimativa da Carga Tributária Bruta do Governo Geral

Portanto o cenário da tributação interna brasileira impõe desvantagem competitiva ao setor produtivo nacional, tanto no mercado externo como no próprio mercado, prejudicando a eficiência econômica, desestimulando o investimento, ao ponto de dificultar a harmonização com os sistemas tributários dos países parceiros comerciais e de facilitar ou mesmo estimular a evasão.

Figura 6: Estrutura da Carga Tributária Bruta – Governo Geral – (2010 a 2021)



Fonte: STN, Boletim de Estimativa da Carga Tributária Bruta do Governo Geral

e) Ambiente de Negócios

Na Figura 7, é possível observar que o Brasil se encontrava em 16º lugar, apresentando um dos três piores ambientes para se fazer negócios no ranking dos 18 países avaliados, no último relatório de competitividade mundial divulgado pelo CNI, correspondente aos anos de 2019-2020. Para a composição do ranking, a CNI avaliou os subfatores insegurança jurídica e excesso de burocracia. Na avaliação percentual foi utilizada o escore médio, onde 0 corresponde ao pior desempenho e 10 ao melhor desempenho.

Em Segurança jurídica, são avaliados aspectos regulatórios que impactam diretamente o setor privado, com base em percepções sobre a garantia do cumprimento das normas jurídicas (aspectos relacionados à execução de contratos, a direitos de propriedade, à polícia e à justiça) e a facilidade para questionar ações e regulamentações do governo por meio do sistema legal, e em indicadores de eficiência na execução de contratos.

A insegurança jurídica é apontada pelo setor produtivo como resultado de legislações ambíguas e desatualizadas, elevada quantidade de normas editadas todos os anos, atuações sobrepostas dos Poderes e dos órgãos de controle e excesso de judicialização. A impossibilidade de previsão de riscos nos projetos impacta negativamente a ampliação de investimentos no país. O Brasil está atrasado em relação a outros países no que é considerado essencial para atração e retenção de investimentos. Transparência, estabilidade e previsibilidade são os pilares para um ambiente de negócios competitivo, sustentável e promissor.

Para o diretor-adjunto jurídico da CNI, Cassio Borges, a má formulação de normas é um item crucial causador da insegurança jurídica. “Quando não são adequadas, as leis provocam dúvidas e, conseqüentemente, impõem conflitos”. Além das lacunas e imprecisões,

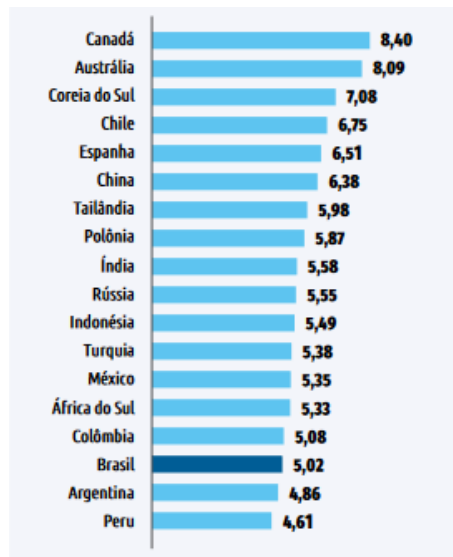
o número de normas editadas anualmente prejudica o conhecimento de todo o arcabouço legal que impactará os empreendimentos. Em 10 anos, o crescimento foi de 55,8%, passando de 4,1 milhões de normas gerais editadas no país para 6,5 milhões, de acordo com o IBPT (Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação).

Ademais, concomitantemente há o excesso de burocracia agravando o ambiente de negócios no Brasil, visto que a prática faz com que aumente as despesas, estimule a corrupção desestime os negócios e se torne um entrave no crescimento econômico do país.

A forma mais racional de exercício de dominação, porque nela se alcança tecnicamente o máximo de rendimento em virtude de precisão, continuidade, disciplina, rigor, confiabilidade, intensidade, extensibilidade dos serviços e aplicabilidade formalmente universal a todas as espécies de tarefas. (WEBER, 1999, p.145).

A burocracia definida por Max Weber (1864-1920) que foi desenvolvida para ser um tipo ideal de sistema, hoje é vista como grande causadora de empecilhos, seja nos processos públicos ou nos privados. Posto que é observado um ambiente onde não há facilidade em abrir uma empresa, medindo pelo tempo e custo despendidos para completar os procedimentos para a abertura de empresas, e regras trabalhistas de contratação e demissão engessadas, quanto a flexibilidade das regras de contratação e demissão.

Figura 7: Fator Ambiente de Negócios



Fonte: CNI, 2020

f) Educação

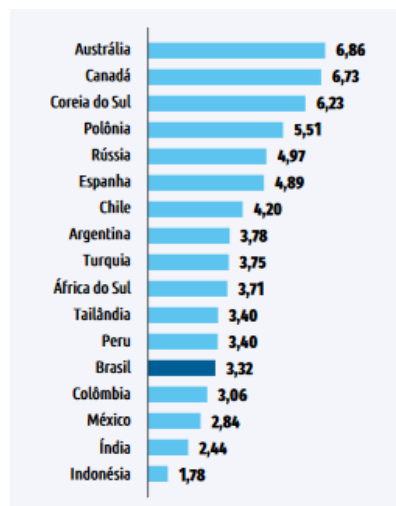
Na Figura 8, é possível observar que o Brasil se encontrava em 13º lugar no ranking dos 18 países avaliados no fator educação, no último relatório de competitividade mundial divulgado pelo CNI, correspondente aos anos de 2019-2020. Para a composição do ranking, a CNI avaliou os subfatores disseminação da educação e qualidade da educação. Na avaliação percentual foi utilizada o escore médio, onde 0 corresponde ao pior desempenho e 10 ao melhor desempenho.

Apesar de o país apresentar o segundo maior gasto público em educação (como proporção do PIB), demonstrado em estudo da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) aponta que o país investiu uma média de 5,6% do seu PIB na área de educação, uma porcentagem acima da média de 4,4% das nações da OCDE, o investimento elevado não tem se traduzido em resultados satisfatórios, uma vez que o problema está na qualidade e execução dos gastos.

Segundo o IBGE, 731 mil crianças estão fora da escola o que aumenta a taxa de analfabetismo do país, que representa cerca de 6,8% da população acima de 15 anos, sendo a média mundial de apenas 2,6%. O baixo desempenho do Brasil na educação implica ainda em uma baixa qualificação dos profissionais no mercado de trabalho. No estudo do IMD World Competitiveness Center, o país é o 63º colocado em relação à relevância da educação primária e secundária para as exigências do sistema produtivo.

Esse cenário aponta para a falta de políticas públicas de educação que proporcionem a formação de habilidades e capacidades relevantes para o mercado de trabalho, destaca-se a importância de estratégias que garantam a compatibilidade entre oferta e demanda, evitando que o conhecimento e a formação educacional da população se tornem obsoletos.

Figura 8: Fator Educação



Fonte: CNI, 2020

g) Tecnologia e Inovação

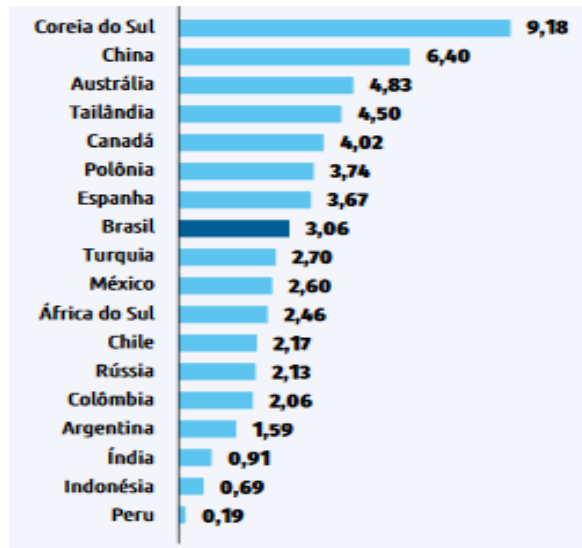
Na Figura 9, é possível observar que o Brasil se encontrava em 8º lugar no ranking dos 18 países avaliados no fator tecnologia e inovação, sendo o melhor resultado do país entre os fatores analisados neste trabalho como determinantes da competitividade, no último relatório de competitividade mundial divulgado pelo CNI, correspondente aos anos de 2019-2020. Para a composição do ranking, a CNI avaliou os subfatores esforços em pesquisa e desenvolvimento (P&D) e resultados alcançados. Na avaliação percentual foi utilizada o escore médio, onde 0 corresponde ao pior desempenho e 10 ao melhor desempenho.

Em esforços de P&D, o Brasil está entre os primeiros colocados do ranking na variável Despesa total com P&D, que engloba os dispêndios públicos e privados. Em 2017, o volume nacional de recursos destinados à P&D representou 1,26% do PIB. Na variável Despesas das empresas com P&D, que mede a participação do setor privado no investimento em P&D do país, o Brasil ocupa a 9ª posição. Em 2016, as despesas das empresas brasileiras com P&D representaram 45% da despesa total.

O aumento do ritmo de inovação tecnológica é uma das principais condições para o país acelerar o seu crescimento econômico. O processo que permite isso acontecer demanda investimento. Todavia, fatores de conjuntura e de estrutura reduzem os recursos disponíveis para tal e, ao mesmo tempo, limitam a sua efetividade. Dois problemas são identificados: primeiro, o investimento governamental precisa aumentar a sua eficácia; segundo o investimento privado é pequeno, estando muito circunscrito a algumas grandes empresas. O investimento privado baixo é consequência do baixo grau de alavancagem criado como reflexo das finanças públicas e do excessivo grau de oligopolização da economia brasileira. A natureza do processo orçamentário brasileiro impede a criação de um efetivo linha de crédito com fluxo contínuo de recursos.

Atualmente, apresenta-se a necessidade em acelerar o desenvolvimento tecnológico e aumentar a sua taxa de inovação está na importância de agregar valor à produção nacional. Uma vez que a realidade do país está em ser um exportador de produtos com baixo valor agregado. Portanto estratégias nacionais de inovação são necessárias. Isso porque há uma crescente necessidade de países obterem ganhos de produtividade e competirem no mercado global à base de produtos com maior valor agregado e grau de novidade.

Figura 9: Fator Tecnologia e Inovação

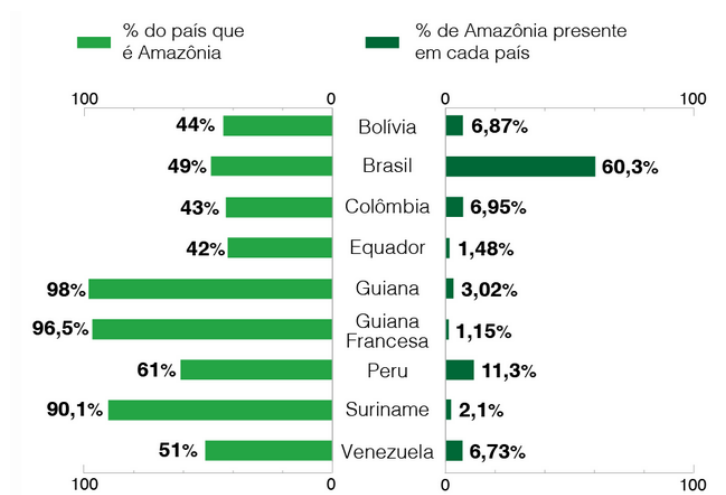


Fonte: CNI, 2020

1.3 Amazônia: aspectos gerais

A Amazônia é considerada a região com maior biodiversidade do planeta. Possui uma extensão territorial de 6.900.000 km² que abrange áreas de nove países, sendo eles Brasil, Bolívia, Colômbia, Equador, Guiana, Guiana Francesa, Peru, Suriname e Venezuela, conforme figura 1. Detém a maior bacia hidrográfica do planeta, com cerca de 25 mil quilômetros de rios navegáveis abrigando uma fauna rica e diversa com mais de 30 milhões de espécies e um terço das árvores do mundo na região.

Figura 10: Distribuição do Bioma Amazônico



Fonte: BBC

O processo de construção histórica da Amazônia, apresenta uma trajetória não linear, unilateral e estática, e passa pela conceituação trazida desde o século XVII quando as expedições de demarcação territorial pelos Espanhóis e Portugueses navegavam em direção a conquista de novos territórios. Foram necessárias três expedições exploratórias, duas espanholas e uma luso-brasileira para o descobrimento da região e surgimento de interesse pela área.

No país que corre entre os rios Amazonas e Orinoco há muitas carmelitas portuguesas pelo rio Negro acima e por outros que nele desaguam, oito missões. (...) Tornamos a propor que fiquem os limites pelas vertentes das águas que dividem a sobredita serra para o Amazonas e para o Orinoco, sem embargo de tocar à repartição da Espanha tanto maior porção de terras desocupadas, quanto vai da mesma serra até as primeiras missões espanholas da banda setentrional do Orinoco, o que é um vasto território. (RIO-BRANCO E MARIZ, 2010, p.29)

A expansão dos colonos portugueses por terras espanholas culminou na necessidade do Tratado de Madri, que foi um acordo firmados entre as colônias, assinado em 1750, para resolver as disputas territoriais entre as nações no extenso território da América. Esse acordo permitiu que o território sob comando de Portugal se expandisse consideravelmente, determinando que alguns os territórios a quem os ocupasse, e consolidou boa parte das atuais fronteiras do Brasil e da Amazônia.

Atualmente o percentual de ocupação da Amazônia nos territórios em que pertence, conforme Figura 11, na sua maior proporção correspondem a 98% e 96,5% dos países da Guiana e Guiana Francesa, respectivamente, no entanto apesar da grande representação dentro dos países retratam apenas 3,02% e 1,15%, respectivamente, da totalidade de extensão territorial que a Amazônia possui. Conforme analisado, é possível observar que a maior parcela da Amazônia está situada no Brasil, simbolizando 60,3% da Amazônia presente no país, que segundo o IBGE, abrange 4.196.943 milhões de km² de sua extensão, o que constitui 49% da extensão territorial do país. Tão grande sua dimensão e importância, a Amazônia brasileira, foi delimitada e batizada de Amazônia Legal.

Figura 11: Território que a Amazônia ocupa e quanto pertence a cada País



Fonte: BBC, RASG, mongabay.com, ONU, OTCA

1.3.1 Amazônia Legal

A Amazônia Legal abrange cerca de 49% do território brasileiro passando por 9 estados, sendo eles Rondônia, Acre, Amazonas, Roraima, Pará, Amapá, Tocantins, Mato Grosso e parte do Maranhão, totalizando 772 municípios do país. A região dispõe de 27,5 milhões de moradores, sendo 68,9% residentes na área urbana e 31,1% na área rural. Estima que a Amazônia Legal abriga 12,3% da população brasileira (IBGE 2021).

De acordo com Becker, (2005) foi o fundamental o povoamento da Amazônia, desde o tempo colonial, uma vez que, por mais que quisesse a Coroa, não obtinha recursos econômicos e populacional para povoar e ocupar um território de tal extensão. Assim Portugal conseguiu manter a Amazônia e expandi-la para além dos limites previstos no tratado de Tordesilhas, graças a estratégias de controle do território. Embora os interesses econômicos prevalecessem, não foram bem-sucedidos, e a geopolítica foi mais importante do que a economia no sentido de garantir a soberania sobre a Amazônia, cuja ocupação se fez, como se sabe, em surtos ligados a demandas externas seguidos de grandes períodos de estagnação e de decadência.

Tal fato fortalece a tese de Becker, (1974) de que o Brasil possui estrutura espacial desequilibrada, em virtude da sua extensão territorial. Além de, observar-se que povoamento da Amazônia foi fundado em uma relação entre sociedade-natureza, que Kenneth Boulding denomina de economia de fronteira, sendo, portanto, o crescimento econômico visto como linear e infinito, e baseado na contínua incorporação de terra e de recursos naturais.

Conseqüentemente, o conjunto de fatores fez com que o desenvolvimento do Brasil fosse direcionado ao centro do país, isolando uma região que geograficamente já está apartada.

Nesse contexto, limitou-se uma região com inúmeras riquezas naturais que busca o crescimento econômico, afinal todos os atores regionais, hoje, querem e precisam se desenvolver, inclusive as populações tradicionais e os pequenos produtores, Becker (2009, p.162).

[...] mudar a situação atual e buscar, de forma incessante, novas oportunidades de negócio, tendo como foco a inovação e a criação de valor. [...] sua essência se resume em fazer diferente, empregar os recursos disponíveis de forma criativa, assumir riscos calculados, buscar oportunidades e inovar (DORNELAS, 2008).

Para mudar esse cenário é preciso dar atenção as peculiaridades desta região com o intuito de trazer inovações, investimentos e empreendedorismo, para igualar ao restante do país.

1.4 Empreendedorismo na Amazônia

Para Dornelas (2008), em suma, empreendedorismo é fazer diferente, empregando os recursos disponíveis de maneira criativa, assumir riscos, identificar e buscar oportunidades e inovar. A região amazônica, por ser o berço natural da maior biodiversidade do planeta, tem cada vez mais atraído atenção economicamente por ser considerada um ativo bioindustrial.

Por este motivo, importantes programas e projetos foram ou estão sendo desenvolvidos na Amazônia focando o conhecimento da biodiversidade, conservação e biotecnologia através das incubadoras que possuem potencial de inovação através de pequenas empresas de base tecnológica (EBTs) e que estão a frente do empreendedorismo regional.

Para Enriquez e Costa (2002), o processo de inovação tecnológica assume características específicas, dependendo da região, do nível das instituições que o comportam e do próprio processo de articulação entre os atores da inovação que são: empresas, universidades, centros de pesquisas, incubadoras de empresas, condomínios empresariais, parques tecnológicos, organizações não governamentais etc.

Os sistemas regionais de inovação compreendem ações entre instituições locais distintas, que a partir de interações, contribuem para o desenvolvimento da capacidade de inovação de uma determinada localidade. A articulação entre atores envolvidos nesse ecossistema torna-se natural à medida que somam suas forças na tentativa de alavancar setores que fazem o papel intermediário nesse sistema.

De acordo como estudo da ANPROTEC (2012), as incubadoras atuam, portanto, como mecanismos de apoio à inovação e ao desenvolvimento local e regional, visto que 88% destas

priorizam estas vertentes, atuando como indutor de crescimento da economia e geração de empregos (84%).

Neste contexto, a empresa Natura, encontra-se inserida de forma física na Amazônia, trazendo inovação para o mercado de cosméticos e perfumaria e na utilização sustentável dos recursos naturais, aliada com a Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado do Amazonas (FAPEAM), promovendo desenvolvimento e emprego na região.

Os empreendimentos sociais buscam gerar valor social, em vez de lucros. Nesta vertente, os empreendedores procuram melhorar a qualidade de vida e proporcionar acesso de grupos desfavorecidos a recursos básicos. São caracterizados pela ambição e tratam de quadros de pobreza e desigualdades. São motivados por uma missão em que o principal objetivo é gerar valor social, sendo a riqueza um valor secundário. São perseverantes e estratégicos, atuam com situações em que os demais desmerecem. São talentosos, criativos e inovadores para solucionar problemas, principalmente para angariar recursos que financiem projetos deste perfil. São voltados para resultados, desejam o sucesso do empreendimento (BESSANT & TIDD, 2009 apud FREITAS et al, 2017, p. 14).

Deste modo, apesar de concentrar milhares de pessoas em situação de vulnerabilidade econômica, a Amazônia apresenta grande potencial quando o assunto é empreendedorismo sustentável. Na região, há produtos que só podem ser encontrados localmente, uma natureza exuberante que atrai turistas do mundo inteiro e populações tradicionais sempre dispostas a inovar e empreender. Assim, há fundações que estimulem e incentivam o empreendedorismo regional e familiar, como a Fundação Amazônia Sustentável (FAS), com o programa de empreendedorismo e negócios sustentáveis (PENSA). Uma plataforma estratégica de atuação do programa que une princípios da Tecnologia Social para formar empreendedores e apoiar o desenvolvimento de negócios sustentáveis em 583 comunidades de 16 Unidades de Conservação (UCs).

1.4.1 Custo Amazônico

É necessário empreender na região amazônica visando o desenvolvimento socioeconômico da região e a integração com o restante do país, no entanto só vontade não é o suficiente, visto que, a região conta com dificuldades peculiares, o Custo¹ Amazônico, que desestimulam os empreendedores em potencial, “apostamos no diferencial da região para acesso a novos suprimentos, mas o desafio é tão grande quanto o potencial”, avalia Iguatemi Costa, gerente do Núcleo de Inovação Amazônia (Nina), da Natura, em Manaus.

¹ Custos fixos (CF): Custos que não variam com o nível de produção e só podem ser eliminados se a empresa deixar de operar. Custos variáveis (CV): Custos que variam quando o nível de produção varia (PINDYCK, 2013 p. 223).

O Custo Amazônico, apesar de pouco abordado nas literaturas, é do conhecimento de todos que conhecem a região e é um termo já adotado para caracterizar os custos de execuções de ações devido as dificuldades de deslocamento, comunicação e logística na região. Em 2012, conforme o portal G1, o governo brasileiro adotou o termo pela primeira vez no Plano Nacional de Livro e Leitura, lançado pelo Ministério da Educação e pela Fundação Biblioteca Nacional, para adotar um repasse de 30% maior nos financiamentos de projetos e ações relacionadas ao livro e a leitura na Amazônia Legal. Do mesmo modo, em 2015, de acordo com a Agência Câmara de Notícias, a deputada Simone Morgado (PMDB-PA) apresentou projeto de lei na Câmara dos Deputados que determinava que a construção de moradias na Amazônia Legal pelo programa Minha Casa, Minha Vida incorporasse os custos diferenciados para empreendimentos localizados nessa região.

1.4.1.1 Transporte e Logística

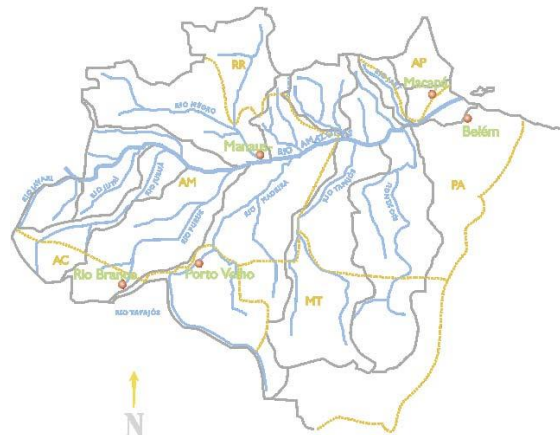
O Brasil, em especial a Amazônia, ainda apresenta uma infraestrutura de transporte de carga ineficiente. A Amazônia brasileira, situada em região de floresta tropical, apresenta dificuldade de acessibilidade e mobilidade. Apesar dos extensos rios, o modal hidroviário é subutilizado, e o setor rodoviário é inadequado para o transporte de pessoa e cargas. Todos esses problemas causam um impacto direto no desempenho socioeconômico da região, pois à medida que a infraestrutura de transportes não se adequa as características da região, a logística de transporte torna-se mais cara (NASCIMENTO e SILVA, 2012).

Segundo Fleury (2007), é necessário observar as condições adequadas para se atender o cliente e considerar que diferentes mercados com suas peculiaridades locais podem exigir diferentes níveis de produtos e/ou serviços. Os custos de transporte e logística nos estados da Amazônia Legal se tornam mais elevados em relação aos demais estados do país, devido suas localizações e suas dificuldades de acesso as regiões.

Segundo um estudo realizado pelo CNI (2020), apresentou um levantamento das necessidades de investimentos em logística para a região Norte do país. Onde somando os modais rodoviário, ferroviário e hidroviário, os investimentos necessários chegam a R\$ 14 bilhões. Já o custo de logística da região chega a R\$ 17 bilhões por ano. Além dos custos altos, desenvolver a logística na região sem ter grandes impactos ambientais é um grande desafio.

A Amazônia brasileira possui uma rede hidroviária da ordem de 24 mil km, ocupando uma extensão territorial de mais de 3,6 milhões de km². Os principais rios que integram esse subsistema são navegáveis em grande parte de seu percurso e formam a espinha dorsal que estrutura a rede viária da Amazônia (SANT'ANNA, 1998).

Figura 1: Região Hidrográfica Amazônica



Fonte: Brasil das Águas

Essa rede hidrográfica que faz margem com diversas cidades ribeirinhas é composta no lado da Amazônia Ocidental pelos Rio Amazonas, Rio Madeira, Rio Negro, Rio Branco, Rio Purus, Rio Acre, Rio Juruá, Rio Japurá, Rio Içá, Rio Uatumã entre muitos outros rios que apesar de possuírem estirões navegáveis com boas profundidades e significativas extensões, mantêm, até o momento, expressão econômica menor, principalmente por não apresentarem aglomerações urbanas em suas margens. Já o lado da Amazônia Oriental, é banhado por Rio Tapajós, Rio Xingu, Rio Tocantins, Rio Araguaia, Rio Trombetas, Rio Jari, entre outros rios de menor potencial para o sistema de transportes. Esses rios, porém, estão interligados à malha hidroviária da região (SANT’ANNA,1998).

[...] larga planície inundável pelo menos durante cinco meses do ano e floresta tropical praticamente densa – fizeram com que os rios amazônicos se constituíssem em caminhos de acesso a vilas, missões, fortes e pequenos aglomerados de caboclos, instalados às suas margens”; e a rede hidrográfica existente, que condicionou, ao longo dos séculos, “todas as práticas sociais na região” (NETO e NOGUEIRA, 2016, p.74).

De acordo com Mendes (2021), a principal rede física para transportes na Amazônia é constituída por dois subsistemas: a bacia do Amazonas/Solimões e a bacia do Tocantins/Araguaia. A bacia hidrográfica do rio Amazonas/Solimões possui cerca de 13 mil km de vias navegáveis (profundidades superiores a 1 metro durante 90% do ano). Sendo as principais vias de transporte hidroviário na região amazônica advindas desses grandes afluentes:

A Hidrovia do Madeira, segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, apresenta extensão navegável de 1.060 km, entre Porto Velho e a foz, em Itacoatiara (AM). Destes, aproximadamente 180 km estão dentro dos limites de Rondônia e 876

km no estado do Amazonas. A hidrovia é formada pelo rio Mamoré que nasce na Serra de Cochabamba, Bolívia, e pelo rio Guaporé. Da confluência dos rios, segue de encontro até o rio Abunã, quando o rio Madeira segue em direção ao Nordeste atravessando dezenas de corredeiras até chegar a Porto Velho (RO), onde se inicia a hidrovia, que percorrer o território de 11 municípios, 8 no estado do Amazonas e 3 no estado de Rondônia (GOVERNO FEDERAL - MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2021)

A profundidade oscila bastante em função das mudanças entre o período das enchentes, que vai de julho a outubro, e da vazante, que vai de fevereiro a maio, podendo chegar aos 18 metros. O rio é navegável durante todo o ano, permitindo o tráfego de comboios de barcaças de carga com até 18 mil toneladas. No período seco afloram obstáculos, tais como bancos de areia, pedrais e corredeiras em muitos trechos da extensão do rio, que apesar de não interromperem a navegação, aumentam o tempo de viagem e os riscos para a navegação (GOVERNO FEDERAL - MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2021).

Entre suas características está o fato de ser o principal meio de escoamento da produção de grãos, como soja, milho e açúcar proveniente das plantações de Mato Grosso. Esses grãos chegam ao porto de Porto Velho (RO), depois de um percurso de 800 km pela BR-364. Na hidrovia são realizados os deslocamentos de passageiros e o transporte de carga que tem como destino os grandes centros da região Centro-Oeste (GOVERNO FEDERAL - MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2021).

A Hidrovia do Solimões, se desenvolve no sentido Oeste-Leste da fronteira do Brasil até o município de Manaus (AM), na região norte do país, e atravessa o território de 87 municípios nos estados do Acre, Amazonas, Rondônia e Roraima. Apresenta extensão de 1.630 km e percorre as bacias dos rios Iça, Japurá, Juruá, Jutaí, Negro e Purus. Segundo o DNIT, o período de enchente da hidrovia do Solimões se encontra entre fevereiro e junho e o período de vazante entre julho e outubro. O leito da hidrovia muda frequentemente, o que provoca alteração nos canais navegáveis de um ano para o outro, resultando no surgimento e deslocamentos de bancos de areia, ilhas e erosão de margens, podendo ocasionar em perigos isolados ao longo da hidrovia. No período de seca é possível observar a formação de praias e surgimento de pedrais. No período de cheia, os troncos e galhadas de árvores representam riscos à navegação, se concentrando na porção mais profunda dos canais, onde a corrente de água é mais forte (GOVERNO FEDERAL - MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2021).

Esta hidrovia é fundamental para o comércio interno e externo da região Norte porque propicia a oferta de produtos a preços competitivos. A infraestrutura hidroviária da região é constituída por vias de navegação em corrente livre e por trechos de rios canalizados, onde são

realizados os deslocamentos de passageiros, transporte de pequenas cargas e transporte cargas (GOVERNO FEDERAL - MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2021).

A Hidrovia do Amazonas, apresenta extensão de 1.646 km, atravessando as bacias dos rios Foz do Amazonas, Jatapu, Madeira, Negro, Paru, Tapajós, Trombetas e Xingu. Esta hidrovia encontra continuidade na hidrovia do Solimões. A bacia na qual se situa a HN - 100 Rio Amazonas é a maior do mundo, com uma área de drenagem de cerca de 7 milhões de km². Onde desta área total, cerca de 55% estão localizadas no Brasil, abrangendo os estados do Acre, Amazonas, Amapá, Mato Grosso, Pará, Roraima e Rondônia, onde atravessa 29 municípios nos estados do Amazonas, Amapá e Pará (GOVERNO FEDERAL - MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2021).

A cabotagem é o tipo principal de navegação, seguida pela de longo curso e navegação interior. Pequenas cargas e passageiros se deslocam para localidades ribeirinhas e grandes volumes são transportados em tráfego de cabotagem e de longo curso. A hidrovia é navegada por barcos de recreio, embarcações ribeirinhas, de turismo e lazer, balsas de cargas, balsas de derivados do petróleo, navios mercantes e navios graneleiros (GOVERNO FEDERAL - MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2021).

A HN - 100 Rio Amazonas é a principal via de transporte e escoamento de cargas na região Norte, onde é responsável por cerca de 65% do total transportado. Sendo mais de 70 terminais e portos ao longo da hidrovia, pelos quais são transportados produtos regionais como borracha, castanha do Pará, madeira de lei e peles silvestres, derivados de petróleo, produtos agrícolas, grãos e minérios, celulose, bauxita e caulim. De acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, a média anual de movimentação de cargas desde o início da década tem sido de cerca de 50 milhões de toneladas por ano (GOVERNO FEDERAL - MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2021).

A Hidrovia do Guamá – Capim, que faz a ligação Paragominas -Belém, com 372km de extensão, localizada inteiramente no Estado do Pará, tem sua origem na foz do Rio Guamá (km 0), passando pela foz de seu principal afluente, o Rio Capim (km 110), estendendo-se adiante até o entroncamento desse Rio com PA-256, no município de Paragominas, PA (km 372) (AFLOP, 2015).

A utilização do rio Capim, afluente da margem esquerda do rio Guamá, como via navegável para o transporte de minérios e outras cargas, ocorre desde a década de 60 com a descoberta de ricas jazidas de caulim e de bauxita. Atualmente, ainda com as jazidas minerais determinando o perfil econômico da hidrovia, observa-se a formação de relevantes pólos agropecuários, especialmente na região de Paragominas e Ulianópolis, capazes de ampliar

sensivelmente os benefícios socioeconômicos gerados pela hidrovía Guamá-Capim (AFLOP, 2015).

A Hidrovía do Tocantins-Araguaia, possui potencial navegável em aproximadamente 3.000 km. No rio das Mortes, entre Nova Xavantina (MT) e a sua foz no Araguaia, são 580 km. No rio Araguaia, de Aruanã (GO) até Xambioá (TO), são 1.230 km. No rio Tocantins, de Peixe (TO) a Estreito (MA), são 700 km, de Estreito à Marabá (PA), 321 km, e de Marabá (PA) até sua foz, 500 km. Está inserida na segunda maior bacia do Brasil, e é composta por 4 bacias hidrográficas: Araguaia, Marajó, Pará e Tocantins, localizadas na porção central do País entre as regiões norte e centro-oeste. A área total dessas bacias é de 918.243 km², abrangendo parcialmente o território do Pará (PA), Mato Grosso (MT), Tocantins (TO), Maranhão (MA) e Goiás (GO), além de pequena porção do norte do Distrito Federal (GOVERNO FEDERAL - MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2021).

No período das cheias, é possível navegar até 2.000 km pelas águas do rio Tocantins, saindo da cidade de Belém (PA) e chegando a Lajeado (TO). Neste percurso a embarcação utiliza uma eclusa existente na barragem da Usina Hidrelétrica de Tucuruí. No período de seca, a navegação fica comprometida a partir do lago de Tucuruí devido ao Pedral do Lourenço, um trecho de 43 km de afloramentos rochosos que impede a navegação comercial de grande porte entre o final do reservatório da hidrelétrica e a cidade de Marabá (PA). A hidrovía do Tocantins-Araguaia é uma das principais vias de transporte do corredor Centro-Norte brasileiro. Por estar localizada no Cerrado, a maior região produtora de grãos do País, tem potencial para se transformar numa das mais importantes vias de águas navegáveis do País. É uma via navegável até a hidrovía do Amazonas, desde Barra do Garças (MT), no rio Araguaia, ou Peixe (TO), no rio Tocantins, até o porto de Vila do Conde, próximo a Belém (PA), privilegiadamente localizado em relação aos mercados da América do Norte, da Europa e do Oriente Médio (GOVERNO FEDERAL - MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA, 2021).

Além de portos principais, muitas outras instalações portuárias foram construídas na Amazônia, para atender à crescente movimentação de cargas, às conexões rodo-hidroviárias, e como apoio a programas sociais. Segundo Mendes (2021), os portos da Amazônia legal movimentaram cerca de 20% das cargas nesse modal. O porto de Itaqui no Maranhão é o mais importante com 12,25% da movimentação total e 63% da movimentação local.

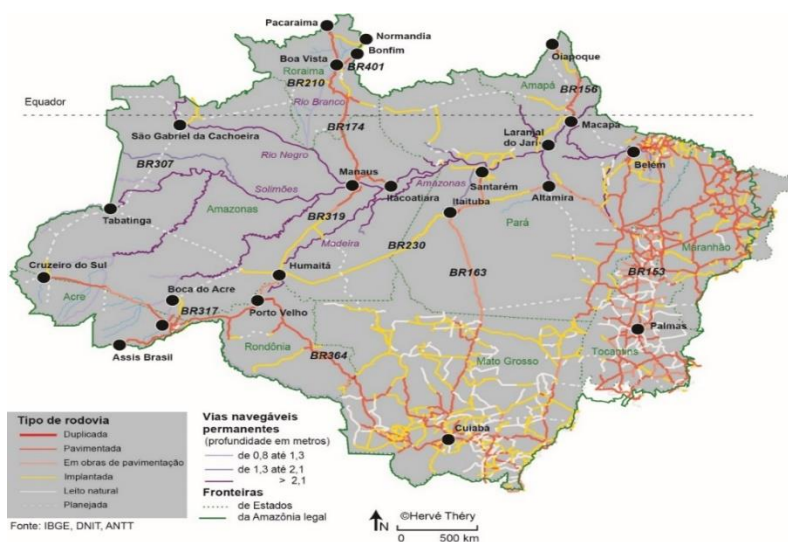
O subsistema rodoviário da Amazônia foi concebido nas décadas de 60 e 70, quando o governo brasileiro destinou recursos para a construção de rodovias e para os projetos de ocupação como a colonização, projetos industriais e agropecuários que foram implantados ao longo dos eixos rodoviários como a Transamazônica, Porto Velho-Cuiabá e Cuiabá-Santarém,

e tiveram uma fração territorial composta de 100 km de todas as margens das grandes rodovias em terras para uso federal, com o propósito tinham como objetivo a integração nacional e a segurança das fronteiras (NETO, 2019).

A rede rodoviária sob responsabilidade federal, na Amazônia, é de aproximadamente 25,9 mil quilômetros de extensão. Algumas dessas rodovias seguem na direção das fronteiras com países limítrofes, e buscam interligação com a rede rodoviária dessas nações integrantes da Amazônia (IPEA, 1998).

De acordo com Mendes (2021), a região norte possui a menor rede rodoviária entre as regiões brasileira, sendo que a região centro-oeste, a segunda menor, possui o dobro de instalações. Considerando a estrutura da Amazônia Legal os estados do Mato Grosso, Pará, Rondônia e Tocantins representam 87% do total da rede rodoviária pavimentada.

Figura 13: Rodovias na Amazônia brasileira



Fonte: IBGE, DNIT, ANTT

A Rodovia Belém- Brasília foi construída durante o plano de desenvolvimento de Juscelino Kubitschek (1955-60), sendo sinônimo de integração nacional, e considerada a realização rodoviária de longo alcance mais bem-sucedida da Amazônia. A Rodovia tem 2.130 km, corta três regiões do país e cinco unidades da federação. a qual possui um conjunto de rodovias com várias nomenclaturas: BR-060, BR080, BR-153, BR-242, BR-226, BR- 230, BR-316 etc. (NETO, 2019; SANT'ANNA,1998).

Essa via de circulação provocou alterações profundas no uso e cobertura do solo, pois instituiu-se um processo de colonização e de ocupação das margens da rodovia com atividades agrícolas, atraindo notável corrente migratória. O desenvolvimento de sua área de influência processou-se de maneira espontânea, sendo, inclusive, um dos indutores ao surgimento do

estado do Tocantins. E por fim, essa ligação cumpriu a função para qual foi projetado, a integração do território e promover a expansão econômica (NETO, 2019; SANT'ANNA, 1998).

A Rodovia BR-364, inicialmente em 1961, teve a conclusão da pavimentação entre Cuiabá e Porto Velho em 1984 dentro do Polonoroeste- Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil. Sua extensão é de 1.471 km pavimentadas, mas apresenta dificuldades de conservação em virtude do tipo de solo da região e do intenso tráfego de veículos pesados na única via de comunicação direta da Amazônia Ocidental com o restante do país. Essa rodovia foi o primeiro corredor de exportação de grãos que direcionou a produção para os portos Amazônicos, por meio da rodovia BR-364 numa intermodalidade que incluiu a construção de portos graneleiros na capital de Porto Velho e a transformação do rio Madeira numa hidrovía (NETO, 2019).

A Rodovia BR-317, construída com o intuito de promover a integração territorial no estado do Acre, entre as cidades de Boca do Acre até Assis Brasil, assumiu o papel importante de ser parte do projeto da rodovia Interoceânica que consistiu no conjunto de rodovias entre o Brasil e o Peru. Foi implantada com características de rodovia pioneira e revestimento sílico-argiloso, pelo DER/Acre, por delegação do DNER, de acordo com convênio assinado em 1967. Pelo mesmo convênio, foi pavimentada pelo DER/Acre, já estando concluídos os seus 342 km de extensão (NETO, 2019; SANT'ANNA, 1998).

Esse grande eixo binacional foi apontado pelos governamentais no final da década de 90 e início dos anos 2000 como corredor de escoamento dos grãos oriundos de Rondônia e Mato Grosso, porém não obteve êxito na circulação de commodities, mas interações espaciais constituídas pelo transporte de cargas –bens industrializados, produtos agrícolas etc., - e transporte de passageiros em ônibus. No entanto, na porção setentrional dessa rodovia, no estado do Amazonas, o avanço da frente pioneira no município de Boca do Acre, com a atividade da pecuária estruturada em um circuito industrial de processamento e de transportes, abastece o mercado de consumo situado na cidade de Manaus, logo esse circuito depende das melhorias dessa rodovia e de outras para os veículos acessarem a capital amazonense (NETO, 2019).

A Rodovia BR-174, inaugurada em 1977, possui 1.003 km de extensão, fazendo a ligação entre as cidades de Manaus, Boa Vista até Pacaraima. Essa rodovia, assim como a BR-319, BR-364 e BR-080, faziam parte de um projeto de integração denominado de rodovia BV-8 que consistia em interligar a capital federal de Brasília com a da Venezuela. Essa rodovia é a mais importante conexão entre os estados de Roraima e Amazonas com o deslocamento de cargas e passageiros, de acordo com IBGE, tendo o deslocamento da produção de soja com 55

mil toneladas e de milho com 41 mil toneladas em 2017, parte deslocada por rodovias até a cidade amazonense de Itacoatiara e embarcada em navios no porto da empresa Hermasa do grupo Amaggi (NETO, 2019; SANT'ANNA, 1998).

Apesar da importância da rodovia para a conexão entre os estados da Amazônia Legal com o restante do país, contata-se precariedade em diversos trechos dela, além de buracos, pessoas que transitam pela rodovia podem encontrar desafios, como a falta de sinalização em trechos recém-recuperados e de acostamentos em outras etapas, além dos matos que já tomam conta da estrada. Esse cenário acarreta prejuízos para caminhoneiros autônomos e empresários. Como no caso da transportadora de Marcia Weber, que tem 21 caminhões, somando as filiais de Manaus e Boa Vista, teve dois veículos tombados na BR-174, em um intervalo de dois meses no segundo semestre de 2022. Além do prejuízo calculado em R\$ 100 mil, a empresária diz gastar, diariamente, de 150 a 200 litros de óleo diesel a mais, por caminhão, por causa dos buracos na rodovia. “São mais de R\$ 800 que deixo de ganhar pra investir na empresa, porque os buracos fazem os caminhões frearem, pararem, desviarem. Antes, nossos veículos viajavam por até 12 horas. Hoje, dura em torno de 20 horas de Boa Vista a Manaus, e vice-versa”, relatou ela (FOLHA BV, 2022).

A Rodovia BR-319, Inaugurada no início dos anos 1970, durante a ditadura militar, foi projetada para ser um eixo colonizador de 830 km entre Porto Velho (RO) e Manaus (AM), uma região de floresta densa, muito pouco habitada. Abandonada desde a redemocratização, a obra não alcançou seus objetivos. Sem reposição do asfalto por mais de 30 anos, metade da estrada foi consumida pela floresta. Assim sem a retomada das obras, travadas em decorrência do embate institucional entre órgãos ambientais – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais - IBAMA e Instituto de Proteção Ambiental do Estado do Amazonas - IPAAM e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes-DNIT, a população das cidades interligadas com a BR-319 se mobiliza para realizar, constantemente, manutenção em pontes de madeira e retirada de obstáculos (atoleiros, árvores caídas no leito da estrada) (GUATELLI, 2022).

Contudo, os "serviços de manutenção e conservação", implementados por Bolsonaro no fim de 2019, possibilitaram a gradual volta do tráfego na BR-319. E com eles, estão voltando os exploradores. Em um artigo publicado em 2020 pela Mongabay, o biólogo americano Philip M. Fearnside, ganhador do Prêmio Nobel da Paz, alertou para os riscos da pavimentação da BR-319: "A rodovia irá permitir que desmatadores migrem livremente do Arco do Desmatamento, no sul da Amazônia Legal, para vastas áreas de floresta que sobrevivem em grande parte por conta da dificuldade de acesso" (GUATELLI, 2022).

A Rodovia BR-230, a rodovia Transamazônica foi construída com o propósito de permitir acesso aos recursos naturais e as terras que seriam ocupadas pelo deslocamento da frente pioneira, principalmente do Nordeste, visando reduzir as tensões no campo naquela região e não realizando a reforma agrária. Uma parte desse projeto não foi concluído, não tendo assistência aos colonos por parte do Estado e nem sequer a pavimentação total da rodovia, o que ocasiona problemas graves para aqueles que precisam se deslocar, transportar a produção agrícola ou até mesmo ir à cidade (NETO, 2019).

A Rodovia BR-163, é a ligação entre o Centro-Oeste até a bacia Amazônica na cidade de Santarém, denominação de rodovia Cuiabá-Santarém num percurso de 1.777 km. A pavimentação da rodovia passou a ter efetividade a partir de 2009, e só em 2014 passou a propiciar o direcionamento da produção de grãos para os portos de Santarém e de Itaituba – no rio Tapajós - e no ano de 2018 a produção de grãos foi destinada totalmente para Itaituba que possuía 6 portos graneleiros capazes de movimentar mais de 16 milhões de toneladas de grãos e farelos, instituindo mudanças ao longo do eixo rodoviário e nos distritos e cidades com as novas dinâmicas de fluxos de mais de 1.000 carretas/caminhões que trafegam e chegam nos portos diariamente (2019).

Ainda para o autor (2019), a Rodovia BR-156, localizada no estado do Amapá, possibilita a ligação entre a capital Macapá até a fronteira com o território ultramarino da Guiana francesa. De acordo com DNIT (2019), atualmente, essa rodovia possui apenas um trecho de 100 km sem pavimento entre Macapá e Oiapoque de um percurso de 590 km e mais 248 km até a cidade de Laranjal do Jari, não possui pavimentação. Por essa rodovia as dinâmicas econômicas são, mineração, garimpo, construção de usinas hidrelétricas, produção de Eucalipto e Pinos e a inserção recente da produção de soja.

A Rodovia BR-210/307, denominada Perimetral Norte, fazia parte de um plano de integração nacional do regime militar instaurado em 1973, que, segundo historiadores, também foi responsável pela destruição de várias tribos indígenas waiãpi do Amapá e do Pará durante as obras. O projeto era de construção de rodovias interligando as cidades de Macapá, Boa Vista, São Gabriel da Cachoeira, Tabatinga, Cruzeiro do Sul e Coronel Thaumaturgo, representava o cercamento e a vivificação das fronteiras setentrionais do Brasil com projetos de ligação com as redes rodoviárias dos países limítrofes. O projeto parou em 1977 e nunca foi retomado (NETO, 2019)

Os estados da região possuem um extenso e intenso programa de rodovias vicinais, sob responsabilidade do governo do estado e município, buscando conectar áreas de exploração agropecuária com as rodovias arteriais, para que seja garantido aos agricultores o acesso aos

mercados em função dos quais se desenvolve sua atividade produtiva. Esse acesso é fundamental para aquisição de insumos, obtenção, escoamento e comercialização da produção (SANT'ANNA, 1998).

A rede ferrovias da Amazônia foi toda construída para atender à movimentação de grandes massas de minérios, transportando-os das minas aos portos. O total da malha implantada é de aproximadamente 2200 km (inclusive trecho operacional da Norte-Sul), o que equivale a cerca de 8% da malha brasileira (BNDES, 2019). O subsistema ferroviário da Amazônia conta com quatro estradas de ferro em operação plena sendo elas a Estrada de ferro de Carajás, Estrada de Ferro Jarí, Estrada de Ferro do Trombeta, Estrada de Ferro do Amapá e o projeto da Estrada de Ferro Norte-Sul (SANT'ANNA, 1998; MENDES, 2021).

Assim também, em razão das grandes distâncias e da precariedade das ligações de superfície, o transporte aéreo na Amazônia assumiu um rápido e substancial desenvolvimento. A relativa facilidade de construção de uma pista de pouso, em relação às outras modalidades de transporte, e o grande retorno imediato, ao propiciar ligações rápidas por via aérea, bem como o clima tropical que favorece esse tipo de transporte, faz com que todas as localidades da Amazônia Legal tenham pelo menos uma pista de pouso. Pistas simples de categoria inferior e rudimentares permitem acesso a lugares inóspitos e, da mesma forma que as instalações rudimentares de portos às margens dos rios, são abertas por particulares em toda a região Amazônica. As vilas e municípios da região mantêm instalações aeroportuárias menores, registradas no Departamento de Aviação Civil, e fazendas e empreendimento mantêm instalações privadas com diferentes níveis de precariedade. Em função de sua localização e importância, atualmente o Ministério da Aeronáutica, por meio da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO), mantém 16 aeroportos na Amazônia Legal (SANT'ANNA, 1998).

1.4.1.2 Distribuição de Energia

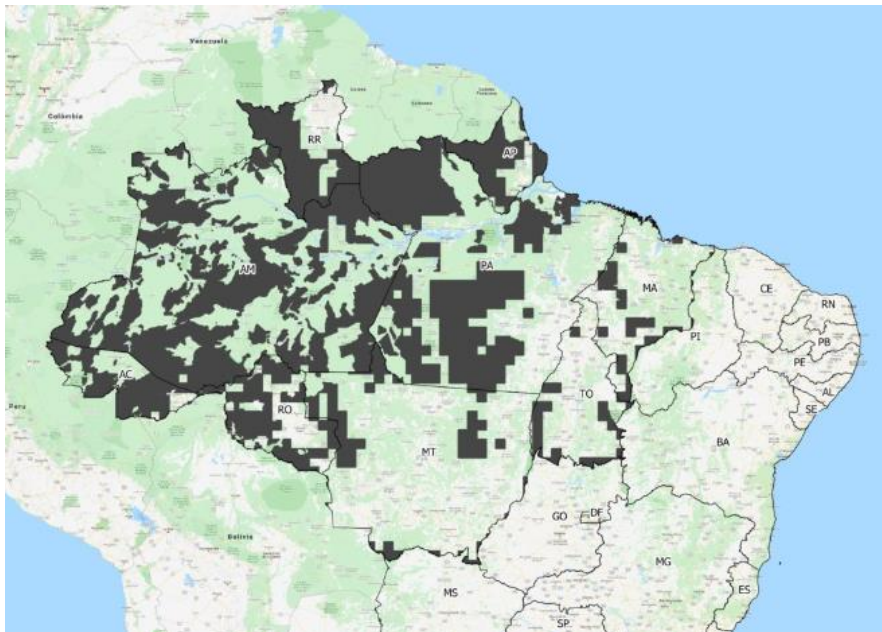
Levar energia elétrica de qualidade à Amazônia representa um desafio para o setor elétrico. As especificidades da região, que incluem grandes distâncias, dificuldades logísticas e altos custos de instalação, são obstáculos para a garantia do acesso formal ao serviço público de energia elétrica. Como consequência, a Amazônia concentra muitos dos locais onde esse serviço ainda é escasso ou precário configurando a última fronteira do acesso à energia elétrica no Brasil (LEITE; SOUSA, 2020).

No Brasil, a maior parte da energia elétrica é fornecida por meio do Sistema Interligado Nacional (SIN). O SIN é um conjunto de instalações e equipamentos eletromecânicos que

geram e transmitem energia elétrica de forma coordenada, conectando as fontes de geração aos centros consumidores. Atualmente, o sistema está presente e interliga todos os estados, exceto Roraima. Contudo, nos estados da região Norte, o atendimento pelo SIN fica restrito principalmente às capitais e regiões metropolitanas. Nos demais municípios, onde razões técnicas e econômicas dificultam a conexão ao SIN, a energia elétrica é fornecida por meio de Sistemas Isolados (SISOL). Os SISOL são definidos como sistemas de serviço público de distribuição de energia elétrica desconectados do SIN (Decreto nº 7.246/2010). A maior parte deles se encontra na região amazônica. Juntos, os Sistemas Isolados correspondem a 1.160 MW e são responsáveis pelo atendimento de 3,3 milhões de pessoas, a maior parte delas localizadas em áreas urbanas e seu entorno. Atualmente, 97% da capacidade de geração dos SISOL utiliza óleo diesel como combustível (BALANCE, 2018; BALANCE, 2019).

De acordo com um censo realizado pelo IBGE (2010), incluiu o levantamento das condições de todos os domicílios brasileiros quanto ao acesso à energia elétrica. Os dados desse Censo indicam que, naquele ano, cerca de 2,4 milhões de pessoas não tinham acesso ao serviço público de energia elétrica na Amazônia.

Figura 2: Pessoas sem Energia Elétrica



Fonte: Instituto de Energia e Meio Ambiente, IEMA

Conforme representado na Figura 14, onde as marcações cinzas representam as pessoas que não possuem acesso à energia elétrica e segundo pesquisa realizado pelo IEMA (2020), os resultados encontrados apontam para cerca de 990 mil pessoas sem acesso à energia elétrica na

região da Amazônia Legal. É possível estimar que 19% da população que vive em Terras Indígenas na Amazônia esteja sem acesso à energia elétrica. Em Unidades de Conservação, 22% das pessoas estão sem energia elétrica; e, 10% dos assentados rurais também estão sem energia elétrica.

Em meio a este cenário de desigualdade na distribuição de energia, que promove ainda mais o afastamento da região, repelindo o investimento local e o desenvolvimento socioeconômico regional, dados divulgados pela Empresa de Pesquisa Energética mostram que os estados da Amazônia Legal foram responsáveis por mais de 26% da geração de energia elétrica nacional em 2020 e consumiram apenas 8% do total gerado.

Além disso, mais de 14% da população da região não tem acesso à energia do Sistema Interligado Nacional (SIN), que liga as usinas aos consumidores ao redor do país. Desconectados do SIN precisam utilizar usinas locais, na maioria dos casos termelétricas abastecidas a óleo diesel, nos chamados Sistemas Isolados. Essa geração de energia é mais custosa do que a no SIN, por ter como insumo o óleo diesel, que além de mais oneroso também é mais poluente, e apresentar menor economia de escala, e o custo é distribuído entre os consumidores de energia elétrica através de encargo na conta de luz. Isso acontece para evitar que a parte da população que precisa utilizar os Sistemas Isolados pague uma conta de luz com valor superior à média nacional, o excedente à média do custo de energia nacional é rateado por todo o país por meio da chamada Conta Consumo de Combustíveis. Em 2022, o valor estimado é superior a R\$ 10 bilhões, ou seja, um custo superior a R\$ 3 mil por habitante atendido pelos Sistemas Isolados (GUERRA, 2022).

A desigualdade no atendimento elétrico pode, potencialmente, agravar os problemas socioeconômicos que atingem os brasileiros que vivem nessas áreas. Em 2018, nove Sistemas Isolados estavam localizados no Acre; vinte e nove no Amapá; noventa e cinco no Amazonas; vinte e três no Pará; vinte e cinco em Rondônia; oitenta e seis em Roraima; e dois no Mato Grosso. A análise ainda verificou que os municípios que abrigam os Sistemas Isolados apresentam desempenho abaixo da média regional nos principais indicadores socioeconômicos (GUERRA, 2022).

1.4.1.3 Comunicação e Conectividade

O avanço de tecnologias da informação e de comunicação (TIC) modificou profundamente a economia nas últimas décadas. Esse progresso criou a possibilidade de trabalhadores, empresas e organizações de localidades diferentes colaborarem e comercializarem seus serviços em mercados muito mais distantes em tempo real. Além disso,

permite que os produtores possam obter informações sobre mercados e tecnologias com custo muito menor que anteriormente (ARAÚJO, BRAGANÇA & ASSUNÇÃO, 2022).

O problema da conectividade é amplo e significa prejuízos na saúde (telemedicina), na educação (acesso ao conhecimento e ensino a distância), na segurança, na área profissional, entre outras necessidades e direitos básicos. O ambiente digital é ainda campo de denúncia, disputa de narrativas e de reivindicações (SAFATLE, 2022).

A conectividade na região da Amazônia Legal enfrenta uma série de barreiras devido às restrições ambientais e grandes áreas de florestas e rios. O meio rural, em especial onde vivem populações residentes em comunidades e localidades remotas como a região Amazônica, é carente de programas e tecnologias que permitam a promoção de educação, saúde, empreendedorismo e gestão territorial e ambiental (SAFATLE, 2022).

A Amazônia ainda vive à margem da era digital. Segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), enquanto no Brasil o percentual de domicílios com internet banda larga é de 77,9%, na região o número é de 58,5%. O mesmo acontece quando o assunto é o acesso ao 3G e 4G em áreas urbanas: no Brasil a porcentagem é de 70,7%, na Amazônia de 68,7%, com piora nas áreas rurais.

Mesmo nos locais que possuem acesso ao sinal, o recebimento do serviço é precário, no coração da Amazônia, o ápice da velocidade não passa os 10 megabytes. Um mapeamento feito pelo MapBiomias em 4.547 localidades no interior da Amazônia identificou apenas uma com internet rápida: trata-se de uma comunidade quilombola próxima a Belém que conseguiu cabear a fibra ótica da capital. O último leilão da tecnologia 5G estabeleceu para as empresas obrigações de alcance do sinal (5G ou 4G) até 2028. Mas, quando se cruza esse mapa de obrigações com o das 4.547 localidades, apenas 1% (ou 50 delas) é contemplado. Ou seja, mesmo o promissor leilão da mais avançada tecnologia não garantirá a expansão da internet rápida a quem vive sob um verdadeiro apagão digital. (SAFATLE, 2022).

Assim também, em estudo realizado pela Fundação Amazônia Sustentável- FAS e financiado pelo Banco Mundial, em 2021, telefonia móvel /internet é o 4º item mais importante para melhoria da infraestrutura comunitária (19,2%). Outro dado do estudo corresponde aos interesses e prioridades do acesso as redes. Entre as pessoas entrevistadas, considerando um cenário em que tivessem acesso à internet 24h por dia, as atividades que a internet poderia beneficiar, na visão dos entrevistados, foram: “trabalho” (96%), “lazer” (acesso às redes sociais e ouvir música, com 2%)” e “estudar e aprender coisas novas” (2%).

Combinada com as evidências, a baixa qualidade e disponibilidade de serviços de telefonia e internet na Amazônia Legal indica que melhorias na infraestrutura que aumentem a

disponibilidade, elevem a qualidade e reduzam o custo desses serviços tem um elevado potencial para diminuir o isolamento e dinamizar a economia da região (ARAÚJO, BRAGANÇA & ASSUNÇÃO, 2022).

Portanto a expansão do acesso à telefonia e internet de alta velocidade é estratégica para a Amazônia. Pois a telefonia e internet permitem ampliar de forma expressiva a acessibilidade sem trazer os riscos socioambientais associados a investimentos em logística tradicional na região. Assim como a infraestrutura de banda larga tem o potencial de aumentar as oportunidades de renda e emprego para os trabalhadores e empreendedores da região. Isso é particularmente relevante dado o baixo dinamismo econômico e o crescente desemprego observados na região (ARAÚJO, BRAGANÇA & ASSUNÇÃO, 2022).

Neste capítulo apresentamos as informações acerca do Empreendedorismo sua origem e definição, empreendedorismo no Brasil, Custo Brasil, Amazônia: aspectos gerais, Amazônia Legal, empreendedorismo na Amazônia e o Custo Amazônico. No próximo, teremos a metodologia utilizada na pesquisa.

2. METODOLOGIA

Para que toda pesquisa seja realizada com sucesso, é imprescindível que seja executada etapas, e o principal meio de executar essas etapas é através da metodologia. Então, a partir disso a metodologia assume sua função de projetar e descrever todos os estágios, que vão ser adotados para a produção da pesquisa. Esses estágios são basicamente a aplicação de métodos por meio de procedimentos que concedem autenticidade ao conhecimento que está sendo produzido.

Segundo Silva e Porto (2016):

A metodologia e a parte do projeto na qual o autor deve indicar os procedimentos a serem tomados para a execução da pesquisa. Toda pesquisa pressupõe um conjunto de ações, etapas, técnicas para sua realização. [...] (p.67)

A partir disso o presente trabalho busca analisar o custo amazônico de empreender na região mais verde do Brasil; apresentar os atuais desafios encontrados quando se tenta empreender na Amazônia; compreender como o custo amazônico influencia na tomada de decisões dos empreendedores nacionais e investidores locais e por fim, demonstrar a necessidade do empreendedorismo para o desenvolvimento e competitividade econômica para a região.

2.1 Quanto à Natureza

Quanto à natureza, segundo Prodanov e Freitas (2013), a pesquisa poder classificada como: qualitativa, quantitativa e quali-quantitativa. Em decorrência das características esta pesquisa classifica-se como qualitativa.

De acordo com Souza, Muller e Romeiro (2013), toda pesquisa qualitativa tem como princípio fundamental a subjetividade, conseqüentemente não pode ser expressa numericamente a partir das informações adquirida pela pesquisa bibliográfica.

2.2 Quanto aos Fins

Quanto aos fins, segundo Prodanov e Freitas (2013), a pesquisa pode ser exploratória, descritiva e explicativa. Devido as suas características, a pesquisa é considerada descritiva e explicativa.

Uma pesquisa descritiva tem como objetivo descrever e identificar as características de um determinado local, fenômeno etc. (SOUZA, MULLER e ROMEIRO, 2013). Então, a pesquisa é considerada explicativa devido ao objetivo proposto. E por ser explicativa, objetiva explicar e analisar determinada população ou fenômeno.

2.3 Quanto aos Meios

Em relação aos meios, de acordo com Prodanov e Freitas (2013), a pesquisa pode ser Bibliográfica, Documental, Experimental, Levantamento, de Campo, Estudo de Caso, Ex-Post-Facto, Pesquisa-ação e Pesquisa Participante.

Com base nas suas características, esta pesquisa pode ser classificada como bibliográfica e documental. Uma pesquisa bibliográfica constitui na busca sistemática de informações sobre o assunto que vai ser trabalhado, a partir do que já foi escrito por diversos autores, em livros, artigos de periódicos etc. (SOUZA, MULLER e ROMEIRO, 2013). Por esse motivo, foram reunidos artigos científicos, dissertações de mestrado, livros que servirão como base para absorver informações necessárias para o desenvolvimento do tema.

Como vimos, esta pesquisa também é classificada como documental, pois utiliza materiais que não receberam um tratamento minucioso e que são reelaborados de acordo com o objetivo da pesquisa.

2.4 Instrumentos de Coleta

Os instrumentos de coleta, são definidos a partir dos objetivos que se pretende atingir com a pesquisa realizada. Esses instrumentos são classificados em: Observação, Questionário, Formulário e Entrevista (PRODANOV e FREITAS 2013).

O instrumento utilizado na realização da pesquisa é a observação, que nada mais é do que o uso dos sentidos com vistas a adquirir os conhecimentos necessários para o cotidiano (GIL, 2008). Pode, porém, ser utilizada como procedimento científico. Então, a partir desse sentido são obtidos dados sobre os desafios de empreender na região mais ver do Brasil com foco no Custo Amazônico.

2.5 Análise dos Dados

De acordo com Prodanov e Freitas (2013), a análise dos dados tem como principal função atender aos objetivos da pesquisa e posteriormente buscar confrontar e comparar dados e provas objetivando a confirmação ou a rejeição das hipóteses e pressupostos que surgem na pesquisa. Elas podem ser classificadas em: Exploratória de Dados, Estatística de Diferença e Análise de Conteúdo.

O instrumento de análise de dados da pesquisa é a Análise de conteúdo, é conceituada como um método de investigação por meio da interpretação e a análise de um determinado conteúdo, (GIL, 2008). Na pesquisa, foram realizadas interpretações e análises com base na

discussão sobre Empreendedorismo, Empreendedorismo Amazônico e Custo Brasil e Custo Amazônico.

Este capítulo abordou a metodologia aplicada no presente trabalho. Posteriormente, será apresentada a análise dos dados e resultados, visando responder ao problema de pesquisa, analisar a hipótese, objetivo geral e específicos ora apresentados.

3. ANÁLISE DE DADOS E RESULTADOS

Neste capítulo, analisaremos os dados e resultados, levando-se em consideração o problema, a hipótese e os objetivos geral e específicos propostos, tomando como base o custo amazônico e os desafios de empreender na região mais verde do Brasil.

Para tanto, convém fazer uma retrospectiva do que já foi explanado na revisão de literatura. Para tal, é pertinente realizar uma análise do conceito do empreendedorismo, o empreendedorismo no Brasil, o surgimento do termo Custo Brasil, o cenário do empreendedorismo na Amazônia e a associação ao Custo Amazônico.

Como exposto anteriormente o termo empreendedorismo surgiu dos estudos de diversos teóricos como Schumpeter, Vesper, Hirsch e Peters, de onde foi possível conceituar resumidamente a criação de um negócio através de uma oportunidade. O processo de empreender é estudado pela ciência devido a sua importância para o desenvolvimento social e econômico, uma vez que ao ser idealizado e realizado um novo projeto de empreendedorismo acarreta benefícios não apenas ao autor e executor da ideia, mas também à comunidade, através do desenvolvimento tecnológico, social, sustentável e crescimento econômico.

No Brasil, devido a intensa instabilidade econômica e política ao longo das décadas, ocasionando elevada taxa de desemprego no país, constitui cenário favorável ao surgimento de micro e pequenos empreendedores que visam a criação do próprio negócio como alternativa para renda familiar. Assim ao longo dos anos, foram criados programas de incentivo ao empreendedorismo no país com a finalidade não apenas de estimular o crescimento do número de empreendedores, mas também a capacitá-los para gerir seus próprios negócios e os fazer prosperar.

No entanto, o país possui variáveis que prejudicam o desenvolvimento dos empreendimentos e a competitividade das empresas nacionais, quando comparadas às empresas de outros países. Essas variáveis foram denominadas de Custo Brasil e agrupadas pela Confederação Nacional da Indústria, para estudo e criação de relatórios, por fatores no qual seria possível a comparação com outros países. No presente trabalho foram explanados sete dessas variáveis que apresentam fraco desempenho em todo o Brasil e principalmente na região Amazônica, sendo eles: trabalho, financiamento, infraestrutura e logística, tributação, ambiente de negócios, educação, tecnologia e inovação.

Ao se tratar da Amazônia Brasileira também conhecida como Amazônia Legal, uma região de grande extensão dentro do território nacional e que abrange nove estados da federação, cada um com suas peculiaridades, mas que compartilham das mesmas dificuldades, com diferentes intensidades, acerca do desenvolvimento socioeconômico e do

empreendedorismo. Visto que é uma região com exuberantes riquezas naturais que precisam ser preservadas, mas que possuem a necessidade do desenvolvimento econômico, uma vez que se encontra apartada, devido as peculiaridades encontradas nesta região, denominadas de Custo Amazônico, que promovem a desigualdade perante o restante do país.

Para este estudo, utilizou-se o método qualitativo de pesquisa, por ser a forma mais adequada para estudar o Custo Amazônico de empreender, através de análise bibliográfica e documental, pois se utilizou material já elaborados de forma exploratória, visando obter maiores informações sobre o tema para chegar a uma conclusão com base em nossos objetivos geral e específicos.

Reiterando a problemática de pesquisa que faz o questionamento acerca da forma em que o Custo Amazônico, somado ao Custo-Brasil dificulta o investimento local, consolida-se que levando em consideração todas as dificuldades estruturais, burocráticas, trabalhistas e econômicas que compõem o Custo Brasil e somadas ao Custo Amazônico, que serão posteriormente analisadas nos objetivos geral e específicos, observa-se uma menor perspectiva de encontrar empreendedores dispostos a enfrentar os desafios peculiares dessa região para implantar seus empreendimentos.

Como foi apontado o objetivo central desse estudo é analisar o custo amazônico de empreender na região mais verde do Brasil, que se caracterizam por custos de execução de ações devido as dificuldades de deslocamento, comunicação e logística regional e que aplicada a cada negócio e empreendimento, assim como localização, representará um custo monetário diferente e relevante.

Assim o primeiro custo amazônico de empreender é o de transporte e logística, uma vez que a região amazônica possui grande extensão territorial e que apesar de possuir todos os modais de transporte disperso entre os nove estados que compõe a região, não são modais contínuos e adequados para todo tipo de transporte o que dificulta a acessibilidade da região. Assim observamos uma região onde a característica é de dificuldade de acesso às capitais e parcial isolamento dos municípios ao redor, devido as matas e rios que os cortam e a ausência de modais terrestres. Na Amazônia, as estradas são os rios.

Desta maneira, o custo de transporte e as dificuldades logísticas são oneroso para os empreendedores regionais visto o tipo de modal de transporte para a chegada no destino, uma vez que as estradas não se interligam, as vias fluviais são intermitentes, possuem grande extensão de mata fechada, os modais ferroviários são ínfimos e a malha viária não é direta para a maioria dos estados, necessitando de escalas.

Apresentamos também como custo amazônico de empreender a distribuição de energia, pois as especificidades da região fazem com que o acesso à rede de energia não chegue em todos os municípios da Amazônia, e aos poucos que chegam ainda são vítimas de instabilidade e alto custo tarifário. Assim a instalação de um empreendimento nesta região significa arriscar ficar sem energia elétrica durante períodos indeterminados a custo de perder clientes e produtos, e ainda sim receber contas de energia elétrica com valores elevados devido a tarifa ser acima da média nacional.

A comunicação e conectividade são pontos de estudo quando tabulados os custos amazônicos, pois devido as restrições ambientais e grandes áreas de florestas e rios, a região se torna carente de conectividade. Sendo assim, o custo de empreender é arriscar que em meio a era da tecnologia, não seja possível a instalação de sistemas, maquinários tecnológicos e comunicação em tempo real.

Ademais como objetivos específicos, este estudo procurou apresentar os atuais desafios encontrados quando se tenta empreender na Amazônia, compreender como o custo amazônico influencia na tomada de decisões dos empreendedores nacionais e investidores locais e demonstrar a necessidade do empreendedorismo para o desenvolvimento e competitividade econômica para a região.

Desse modo, compreende-se que os atuais desafios de possíveis empreendedores da Amazônia estão na falta de um modelo de desenvolvimento público e privado regional, que acarreta falta de infraestrutura de transporte, distribuição de energia e de conectividade e comunicação. Dessa forma, temos que o Custo Amazônico influencia negativamente o ambiente de negócios ao afastar o empreendedor estrangeiro e desestimular o empreendedor nacional devido aos desafios postos à execução da atividade na região.

Os grandes projetos desenvolvimentistas que tiveram como palco a região amazônica ao longo do período militar contribuíram para a concentração econômica e social no grande centro urbano.

Tal situação propiciou o cenário atual, onde se encontra uma região em que as capitais são o centro econômico do Estado, porta de entrada e saída de pessoas e mercadorias, meio de distribuição e circulação de cargas, além da concentração dos principais portos e aeroportos. E interiores totalmente dependentes das capitais para subsidiar-se, locomover-se e até mesmo garantir assistência básica de saúde, apresentando pouco desenvolvimento socioeconômico, gerando o aumento da pobreza e da desigualdade regional.

Apesar disso, é evidente que a Amazônia constitui numa região rica em diversidade natural e possui recursos únicos como matéria-prima e potenciais oportunidades para o

empreendedorismo sustentável, podendo da floresta preservada ser tirado o sustento familiar, transformando comunidades, gerando empregos e acelerando o desenvolvimento econômico da região.

Deste modo, compreende-se que os atuais desafios de possíveis empreendedores da Amazônia estão na falta de desenvolvimento público e privado da região, que acarreta falta de infraestrutura de transporte, na distribuição de energia bem como na infraestrutura de conectividade e comunicação. Dessa forma, entende-se que o Custo Amazônico influencia negativamente o ambiente de negócios ao afastar o empreendedor estrangeiro e desestimular o empreendedor nacional.

No entanto é necessário a quebra do ciclo onde não há o atrativo de investimento uma vez que esta não dispõe de investimento de infraestrutura. Realidade que impactou no atraso no desenvolvimento regional e competitividade econômica perante os outros estados do país.

Sendo assim, como apresentado no decurso deste trabalho, é incontestável a necessidade de desenvolvimento social e econômico da região amazônica, podendo utilizar o Empreendedorismo Sustentável como mecanismo de execução do processo e proporcionar a competitividade perante o restante do país. Visto que através do empreendedorismo sustentável é possível alinhar a demanda de acordo com a necessidade das comunidades, agregando inovação e criatividade, valorizando as oportunidades locais, agregando valor para a região e contribuindo para a preservação ambiental.

4. CONCLUSÃO E RECOMENDAÇÕES

A Amazônia Legal, constitui numa região rica em biodiversidade de fauna e flora, localizada em extenso território brasileiro no norte do país, abrangendo nove estados e 772 municípios acolhendo a maior bacia hidrográfica e área de mata preservada do mundo. Apresenta obstáculos no desenvolvimento socioeconômico e desafios para empreender, denominados de Custo Amazônico, e que somados ao Custo Brasil repele o investimento a captação de investimento para a região.

Este estudo objetivou analisar o custo amazônico de empreender na região mais verde do Brasil. Logo, tornou-se obrigatório entender quais são as variáveis que os compõe e de que forma estas dificultam o empreendedorismo, visto que são obstáculos próprios da região e que oneram os custos básicos de deslocamento, logística, distribuição de energia, comunicação e conectividade, presentes em qualquer modelo de empreendimento.

Assim constatou-se que o processo de estruturação da Amazônia configurou uma região onde há desigualdade regional, ineficiência na utilização dos recursos o que retardou o processo de desenvolvimento socioeconômico, ocasionando a ausência de competitividade econômica perante os demais estados brasileiros, deficiência de investimento privado e conseqüentemente a escassez de recursos essenciais para o desenvolvimento local de sua população, principalmente dos municípios afastados da capital.

Portanto no decurso deste estudo foi demonstrado a importância do empreendedorismo para o crescimento e desenvolvimento socioeconômico, e principalmente quando se diz respeito a Amazônia, é necessário aderir as diretrizes do Empreendedorismo Sustentável, como alternativa de oferecer desenvolvimento responsável para a região, promovendo emprego e melhoria para a comunidade ao mesmo tempo que utiliza os recursos naturais de forma consciente, empreendendo, inovando e conservando a floresta.

Ante o exposto, quanto as dificuldades encontradas durante a realização da pesquisa, destaca-se o pouco material atualizado disponível sobre a Amazônia quando se trata do assunto empreendedorismo e a limitada fonte autoral, uma vez que poucos autores se dispõem a pesquisar mais profundamente as núncias desta região.

Frente as limitações dessa pesquisa, sugere-se para futuros trabalhos:

- I. Desenvolver estudos mais específicos sobre as dificuldades encontradas na Amazônia;
- II. Desenvolver estudos através de pesquisa de campo para o melhor acompanhamento das peculiaridades da Amazônia;

- III. Aumentar a sensibilidade da comunidade acerca da realidade dos municípios dos interiores, para maior repercussão e solução dos problemas de forma eficaz e eficiente.

REFERÊNCIAS

- AFONSO, José Roberto; MEIRELLES, Beatriz Barbosa. Carga tributária global no Brasil, 2000/2005: cálculos revisitados. **Cadernos NEPP/Unicamp**, n. 61, 2006.
- ANPROTEC (Associação Nacional de Entidades Promotoras de Empreendimentos Inovadores). **Estudo, Análise e Proposições sobre as Incubadoras de Empresas no Brasil** – relatório técnico. Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação. Brasília. 2012.
- APLOP. Hidrovia Guamá-Capim. 2015. Disponível em: <<https://arquivo.aplop.org/sartigo/index.php?x=32381>>. Acessado em: 30/11/2022
- ARAGÓN, Luis Eduardo. A dimensão internacional da Amazônia: um aporte para sua interpretação/The international dimension of the Amazon: a contribution for its interpretation. **Revista Nera**, n. 42, p. 14-33, 2018.
- ARAUJO, Rafael; BRAGANÇA, Arthur; ASSUNÇÃO, Juliano. **Acessibilidade na Amazônia Legal: Soluções Digitais**. Amazônia 2030, 2022. Disponível em: https://amazonia2030.org.br/wp-content/uploads/2022/05/AMZ2030_Solucoes-Digitais.pdf. Acesso em: 20 set. 2022.
- BALANCE, BRAZILIAN ENERGY. **Balanco energético nacional**. 2018.
- BALANCE, BRAZILIAN ENERGY. **Balanco energético nacional**. 2019.
- BANCO MUNDIAL. **Brasil: o custo Brasil desde 1990-92**. Relatório n. 15663, Brasília, 10 dez. 1996
- BARBIERI, Ana Clara; SILVEIRA, Mario Henrique Fernandes; SILVA, Antônio Suerlilton Barbosa da. Custo-Brasil e Investimento Direto Estrangeiro: uma análise de suas relações. In: **Congresso Nacional de Excelência em Gestão**. 2014. p. 1-21.
- BECKER, Bertha K. **Amazônia**. Editora Ática, 1990.
- BECKER, Bertha K. O governo do território em questão: uma perspectiva a partir do Brasil. **Parcerias Estratégicas**, v. 14, n. 28, p. 33-50, 2009.
- BESSANT, J.; TIDD, J. **Inovação e Empreendedorismo**. Porto Alegre: Bookman, 2009.
- BRASIL DAS ÁGUAS. **Região Hidrográfica Amazônica**. 2013. Disponível em <<https://brasildasaguas.com.br/educacional/regioes-hidrograficas/regiao-hidrografica-do-amazonas/>> Acesso em: 30 nov. 2022.
- BRITAIN: Macmillan Press Ltd. 1976, p.33-65
- BRITO, Maria da Graça Porfírio Mundim et al. **Empreendedor: sonho de criar o próprio negócio**. 2006.
- BUCKLEY, Peter J.; CASSON, Mark. The future of the multinational enterprise in retrospect and in prospect. **Journal of International Business Studies**, v. 34, p. 219-222, 2003.

CASTOR, Belmiro Valverde Jobim. Custo Brasil: muito além dos suspeitos habituais. **Revista da FAE**, v. 2, n. 2, 1999.

CHINELATO, Flavia Braga; DE FREITAS CRUZ, Diogo Batista; ZIVIANI, Fabrício. Made In Brazil: o impacto da infraestrutura da logística brasileira nas operações de comércio exterior. **Revista Administração em Diálogo**, v. 13, n. 3, p. 44-55, 2011.

COELHO, Lucas Franklin de Souza. **A contribuição do Empreendedorismo para potencializar o Turismo no Amazonas**. Manaus, 2019. Disponível em: <<http://repositorioinstitucional.uea.edu.br/handle/riuea/3203>> Acesso: 14 jul. 2022.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. Competitividade Brasil 2019-2020. – Brasília: CNI, 2020.

CRUZ, Carlos Fernando. **Os motivos que dificultam a ação empreendedora conforme o ciclo de vida das organizações**. Um estudo de caso: Pramp's lanchonete / Carlos Fernando Cruz; orientador Álvaro Guillermo Rojas Lezana – Florianópolis, 2005.

CUNHA, Robson Moreira; SOARES, Elisa Lemos; FONTANILLAS, Carlos Navarro. As vantagens de aprendizado do empreendedorismo: um estudo desde o ensino de base até o superior. **Revista Pensamento Contemporâneo em Administração**, v. 3, n. 3, p. 62-73, 2009.

CUSTÓDIO, Telma Padilha. **A Importância do Empreendedorismo como Estratégia de Negócio**. 2011. Trabalho de Conclusão de Curso (Administração) - Centro Universitário Católica Salesiano Auxilium, Lins, São Paulo, 2011

DORNELAS, J. **Empreendedorismo: transformando ideias em negócios**. 5. ed. Rio de Janeiro: Ltc - Livros Técnicos e Científicos Editora Ltda.; 2015.

DORNELAS, José Carlos Assis. **Empreendedorismo**. Elsevier Brasil, 2008.

DORNELAS, José Carlos Assis. **Empreendedorismo: transformando ideias em negócios**. 4. ed. rev. atual. Rio de Janeiro: Elsevier, 2012. Cap. 3, p. 37-57.

DORNELAS, José Carlos Assis. **Transformando idéias em negócios**. 2ª edição. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005. 9ª reimpressão

DRUCKER, Peter Ferdinand. **Inovação e espírito empreendedor**. São Paulo: Pioneira, 1987.

DRUCKER, Peter Ferdinand. **O melhor de Peter Drucker: a administração**. São Paulo: Nobel, 2001.

DUARTE, Cyro. **O empreendedorismo sustentável na Amazônia**. Dissertação (Mestrado em Gestão Empresarial) - FGV - Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2011.

ELY, Richards T. and RESS, Ralf H. Outline of economics, 6º ed. 1937.

ENRIQUEZ, G.; COSTA, J. G. C. **Sistemas Locais de Inovação Tecnológica, Incubadoras de Empresas e Desenvolvimento da Indústria no Pará**. Revista Saber. Belém, PA.v. 3, p. 103-120, jan/dez. Edição Especial.2001

FAS. Estudo Mostra como Melhorar Conectividade em Áreas Remotas da Amazônia. **Fundação Amazônia Sustentável**, 12 de março de 2021. Disponível em: <https://fas-amazonia.org/estudo-mostra-como-melhorar-conectividade-em-areas-remotas-da-amazonia/> Acesso em: 30 nov. 2022.

FAS. Fundação Amazônia Sustentável - Programa de Empreendedorismo e Negócios Sustentáveis. Disponível em: <https://fas-amazonia.org/programas/empreendedorismo/>. Acesso em: 30 set. 2022.

FERREIRA, Gleriani Torres Carbone. **Empreendedorismo na amazônia brasileira: uma revisão sistemática da literatura**. Revista Humanidades e Inovação v.7, n.16 – 2020.

FILION, Louis Jacques. Diferenças entre sistemas gerenciais de empreendedores e operadores de pequenos negócios. **Revista de Administração de Empresas - RAE**, São Paulo v.39, n.4, p.6-20, out./dez. 1999.

FOLHA BOA VISTA. **Na BR-174 para Manaus, buracos geram prejuízos e viagem dura quase um dia**. Folha WEB, 2021. Disponível em < <https://folhabv.com.br/noticia/CIDADES/Interior/Na-BR-174-para-Manaus--buracos-geram-prejuizos-e-viagem-dura-quase-um-dia/81751>> Acesso em: 30 nov. 2022.

FREITAS, Daniela Denize; DE RAMOS NEVES, Jorge Tadeu. Fordlândia: o empreendedorismo inovador da Ford Motor Company na Amazônia brasileira. **Revista Gestão & Tecnologia**, v. 17, n. 3, p. 244-266, 2017.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GOVERNO FEDERAL. Ministério da Infraestrutura- Governo Federal, 2021.

GUATELLI, Caio. **Governo inicia pavimentação da BR-319 na Amazônia e devastação já é vista na região**. Brasil Mongabay, 2022. Disponível em < <https://brasil.mongabay.com/2022/09/governo-inicia-pavimentacao-da-br-319-na-amazonia-e-devastacao-ja-e-vista-na-regiao/> > Acesso em: 30 nov. 2022.

GUERRA, Ana. Desigualdade na distribuição de energia impacta conta de luz dos brasileiros. **Epbr**, 2022. Disponível em: <https://epbr.com.br/desigualdade-na-distribuicao-de-energia-impacta-conta-de-luz-dos-brasileiros/>. Acesso em: 30 nov. 2022.

HESSEL, Rosana. Com nova Selic, Brasil continua com a maior taxa de juro real do mundo. **Correio Brasiliense Economia**, 2022. Disponível em: <https://www.correiobrasiliense.com.br/economia/2022/06/5015637-com-nova-selic-brasil-continua-com-a-maior-taxa-de-juro-real-do-mundo.html> Acesso em: 30/11/2022

HISRICH, Robert D., PETERS, Michael P. **Empreendedorismo**. 5 ed. Porto Alegre: Bookman, 2004.

LEITE, Camila Cardoso; SOUSA, Vinicius. **Exclusão elétrica na Amazônia Legal: quem ainda está sem acesso à energia elétrica?**. Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2020.

LEITE, Elaine da Silveira; MELO, Natália Maximo. Uma nova noção de empresário: a naturalização do "empreendedor". **Revista de Sociologia e Política**, v. 16, p. 35-47, 2008.

MANCUSO, Wagner Pralon. O lobby da indústria no Congresso Nacional: empresariado e política no Brasil contemporâneo. **Dados**, v. 47, p. 505-547, 2004.

MASSA. Como é dividida a infraestrutura de transportes do Brasil. **Massa Pesagem e Automação Industrial**, 2020. Disponível em: < <https://massa.ind.br/infraestrutura-de-transportes/>> . Acesso em: 30/11/2022

MATRIZ, Vasco. A conquista da Amazônia. **Revista História, Ciências, Saúde – Manguinhos**, 2014. Disponível em: < <https://www.revistahcsm.coc.fiocruz.br/a-conquista-da-amazonia/>>. Acesso em: 30/11/2022.

MENDES, Leandro. Desafios Logísticos na Amazônia - Parte I. **LinkedIn**, 2021. Disponível em < https://pt.linkedin.com/pulse/desafios-log%C3%ADsticos-na-amaz%C3%B4nia-parte-i-leandro-mendes?trk=articles_directory>. Acesso em: 30 nov. 2022.

MONITOR, Global Entrepreneurship. empreendedorismo no Brasil. **Relatório Executivo**, 2007.

MORAIS DA SILVA, Rodrigo Luiz; ORSIOLLI, Thálita Anny Estefanuto, NOBRE, Farley Simon. Inter-relação entre empreendedorismo sustentável e a base da pirâmide: estudo de caso na região Amazônica. **RACEF – Revista de Administração, Contabilidade e Economia da Fundace**. v. 7, n. 3, p. 17-33, 2016.

MOREIRA, Ardilhes. Governo federal está desde 2014 sem comprar livros de literatura para escolas públicas. **Globo**, 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/educacao/noticia/governo-federal-seguira-sem-entregar-novos-livros-de-literatura-para-bibliotecas-escolares-em-2018.ghtml> . Acesso em: 30 nov. 2022.

NASCIMENTO, J.; SILVA, O. Análise da logística e Infraestrutura de transporte de carga do pólo industrial de Manaus. **ABEPRO, Desenvolvimento Sustentável e Responsabilidade Social: As Contribuições da Engenharia de Produção**, 2012.

NETO, Thiago Oliveira. As rodovias na Amazônia: uma discussão geopolítica. **Confins. Revue franco-brésilienne de géographie/Revista franco-brasilera de geografia**, n. 501, 2019.

NETO, Thiago Oliveira; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. BR-319: Os quarenta anos de uma rodovia na Amazônia. **Confins. Revue franco-brésilienne de géographie/Revista franco-brasilera de geografia**, n. 28, 2016.

PASKINN, Henriette Soares; SIZA, Marta Pinheiro Pinheiro; GARNICA, Leonardo Augusto. O mapa do empreendedorismo da Amazônia: características das incubadoras e perfil empresarial de base tecnológica. **Revista Eletrônica Ciência e Desenvolvimento**, v. 1, n. 1, 2015.

Pindyck, Robert S. **Microeconomia**. 8. ed. São Paulo : Pearson Education do Brasil, 2013.

PRODANOV, C. C.; FREITAS, E.C. **Metodologia do Trabalho Científico**: métodos e técnicas da pesquisa do trabalho acadêmico. 2ed.Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

REVISTA VEJA. O Custo Brasil: entraves à competitividade e ao crescimento industrial do país. **Veja**, 2021. Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/insights-list/o-custo-brasil-entraves-a-competitividade-e-ao-crescimento-industrial-do-pais/>>. Acesso em: 30/11/2022.

RIBEIRO, Simone Abreu; ANDRADE, Raphael Medina Gomes de; ZAMBALDE, André Luiz. Incubadoras de empresas, inovação tecnológica e ação governamental: o caso de Santa Rita do Sapucaí (MG). **Cadernos Ebape. Br**, v. 3, p. 01-14, 2005.

RICUPERO, R.; BARRETO, F. M. A importância do investimento direto estrangeiro do Brasil no exterior para o desenvolvimento socioeconômico do país. In: ALMEIDA, A. (Org.). *Internacionalização de empresas brasileiras*. 2. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007. p. 1-36.

RIO-BRANCO, Miguel Paranhos. **Alexandre de Gusmão e o Tratado de 1750**. Ministério da Educação e Saúde, Serviço de Documentação, 1953.

SAFATLE, Amália. **Como ampliar a conectividade na Amazônia**. Página 22, 2022. Disponível em < <https://pagina22.com.br/2022/07/12/como-ampliar-a-conectividade-na-amazonia/>> Acesso em: 30 nov. 2022.

SANT'ANNA, José Alex. **Rede básica de transportes da Amazônia**. 1998. Repositório do IPEA. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/2404?locale=pt_BR. Acesso em: 30 nov. 2022.

SARKAR, Soumodip. **Empreendedorismo e inovação**. Escolar Editora, 2010.

SCHUMPETER, Joseph A. **Teoria do desenvolvimento econômico**. 1961.

SEBRAE. Brasília: Sistema Financeiro e as Micro e Pequenas Empresas – Diagnóstico e Secretaria do Tesouro Nacional – Estimativa da Carga Tributária Bruta do Governo Geral. 2004. Disponível em: https://www.abscm.com.br/uploads/publicacoes/Sistema%20financeiro%20e%20as%20micro%20e%20pequenas%20empresas_Diagnosticos%20e%20perspectivas.pdf. Acesso em: 30 nov. 2022.

SEBRAE. **Disciplina de empreendedorismo**. São Paulo: Manual do aluno, 2007.

SIGAHI, Tiago Fonseca Albuquerque Cavalcanti. Abordagens teóricas sobre comportamento empreendedor: um estudo bibliométrico. **Revista Gestão da Produção Operações e Sistemas**, [S.l.], v. 14, n. 4, p. 69, set. 2019. ISSN 1984-2430. Disponível em: <<https://revista.feb.unesp.br/index.php/gepros/article/view/2297>>. Acesso em: 16 out. 2022.

SILVA, Claudio Nei N. da; PORTO, Marcelo Duarte. **Metodologia Científica Descomplicada**. Brasília: Editora IFB, 2016.

SILVA, Luci. Encargos trabalhistas encarecem a mão de obra no Brasil. **Cursos CPT, Artigos, 2012**. Disponível em: < <https://www.cpt.com.br/cursos-gestaoempresarial/artigos/quanto-custa-um-funcionario-para-empregador-brasileiro-administracao-economia-empresa-industria>> . Acesso em: 30/11/2022.

SILVA, V.F.G.; SILVA, P.C.R. **Empreendedorismo e Inovação**. 2019. 31 f.

SILVA, Vinicius França Gonzales da et al. **Empreendedorismo e inovação**. 2019.

SOUZA, Dalva Inês de; MULLER, Deise Margô; ROMEIRO, Solange Bianco B. **Manual de orientações para projetos de pesquisa**. Fundação Escola Técnica Liberato Salzano Vieira da Cunha. Novo Hamburgo, 2013.

TEIXEIRA, Enise Barth. A análise de dados na pesquisa científica: importância e desafios em estudos organizacionais. **Desenvolvimento em questão**, v. 1, n. 2, p. 177-201, 2003.

TOKARNIA, Mariana. Analfabetismo cai, mas Brasil ainda tem 11 milhões sem ler e escrever. **Agência Brasil**, 2020. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/educacao/noticia/2020-07/taxa-cai-levemente-mas-brasil-ainda-tem-11-milhoes-de-analfabetos>>. Acesso em: 30 nov. 2022.

VASCONCELOS, Luiz Antônio Teixeira; VOLPATO, Luiz Antonio. Salários e Encargos Trabalhistas ou Sociais: Os Custos do Trabalho no Processo Produtivo. In: **Anais do Congresso Brasileiro de Custos-ABC**. 2000.

WEBER, Max. Economia e sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva. v. 2. [Tradução de. Regis Barbosa e Karen Elsabe Barbosa.]. **Brasília: Ed. UNB**, 1999.