



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
FACULDADE DE ESTUDOS SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE ADMINISTRAÇÃO
GRADUAÇÃO BACHAREL EM ADMINISTRAÇÃO

ÁDRIA RODRIGUES ARAÚJO

LOGÍSTICA DE TRANSPORTE NO APOIO A NEGÓCIOS DE IMPACTO
SOCIOAMBIENTAL: O Caso Da Casa De Comida Indígena Biatüwi

MANAUS

2023

ÁDRIA RODRIGUES ARAÚJO

LOGÍSTICA DE TRANSPORTE NO APOIO A NEGÓCIOS DE IMPACTO
SOCIOAMBIENTAL: O Caso Da Casa De Comida Indígena Biatüwi

Orientador: Prof. Dr. Aristides da Rocha Oliveira Junior

Artigo apresentado ao departamento de administração como trabalho de conclusão de curso na faculdade de estudos sociais, da Universidade Federal do Amazonas como requisito para obtenção de graduação superior em Administração.

MANAUS

2023

ÁDRIA RODRIGUES ARAÚJO

LOGÍSTICA DE TRANSPORTE NO APOIO A NEGÓCIOS DE IMPACTO
SOCIOAMBIENTAL: O Caso Da Casa De Comida Indígena Biatüwi

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao
Curso de Administração da Universidade Federal
do Amazonas (UFAM) como requisito parcial para
obtenção do grau de Bacharel em Administração

Este trabalho foi defendido e aprovado pela banca em 30/10/2023

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Aristides da Rocha Oliveira Junior - UFAM
Orientador

Prof. Dr. Jurandir Dutra - UFAM
Avaliador

Prof.^a Dr.^a Fabiana Lucena - UEA
Avaliador

Agradeço a Deus que me deu forças para concluir este projeto de forma satisfatória. Ao meu orientador Prof. Dr. Aristides que me auxiliou na germinação das ideias e durante todo o processo de desenvolvimento da escrita. À Profa. Dra. Fabiana pela sua atenção dedicada ao longo de toda construção do meu artigo. Agradeço aos meus pais pelo apoio incondicional em todos os momentos difíceis da minha trajetória acadêmica e por ter me proporcionado a oportunidade de estudar e realizar os meus sonhos profissionais, em especial a minha mãe Alessandra por ter me apoiado durante todo o curso. A minha Filha Hadassah que é minha companheira de vida e esteve nos maus e bons momentos, este trabalho é dedicado a ela. Agradeço aos demais da minha família, que de alguma forma foram suporte base para a construção deste trabalho.

“Deixem que o futuro diga a verdade e avalie cada um de acordo com o seu trabalho e realizações. O presente pertence a eles, mas o futuro pelo qual eu sempre trabalhei pertence a mim” (Nikola Tesla)

Prof. Dr. Sylvio Mário Puga Ferreira
Reitor da Universidade Federal do Amazonas

Prof. Luiz Augusto Soares
Diretor da Faculdade de Estudos Sociais

Prof. Armando Araújo de Souza Junior
Chefe do Departamento de Administração

Prof. Dra. Ana Flávia de Moraes e Moraes.
Coordenador do Programa de Graduação em Administração

RESUMO

O empreendedorismo indígena tem grande importância, visto que promove desenvolvimento econômico e social das comunidades. Ele permite que os indígenas possam utilizar seus conhecimentos e habilidades para criar oportunidades de trabalho e renda, valorizando a cultura e as tradições locais. Desta forma, questões como cadeia de suprimentos e transporte de matéria prima para subsistência desses empreendimentos, pouco estudados, são objetos de pesquisa científica na busca de soluções práticas e aplicáveis para impulsionar o mercado indígena e a economia local. O presente trabalho apresenta a logística de transporte de formigas Sahai e Maniwara da Casa de Comida Indígena Biatüwi, com seus desafios e oportunidades. Foram coletadas informações através de entrevistas livres, junto aos proprietários do restaurante e as equipes responsáveis pelo transporte. As informações foram tratadas e transformadas em mapas para visualização das rotas envolvidas, bem como tabelas comparativas de distância, tempo e custos envolvidos, para melhor escolha do modal mais adequado ao tipo de insumo aqui estudado.

Palavras-chave: Insumos; Negócios; Socioambiental; Indígenas; Impacto; Logística de Transporte.

ABSTRACT

Indigenous entrepreneurship is of great importance, as it promotes economic and social development of communities. It allows indigenous people to use their knowledge and skills to create job and income opportunities, valuing local culture and traditions. In this way, issues such as the supply chain and transport of raw materials for the subsistence of these enterprises, which are little studied, are objects of scientific research in the search for practical and applicable solutions to boost the indigenous market and the local economy. This work presents the logistics of transporting Sahai and Maniwara ants from the Biatüwi Indigenous Food House, with its challenges and opportunities. Information was collected through free interviews, with the restaurant owners and also teams responsible for transportation. The information was processed and transformed into maps to visualize the routes involved, as well as comparative tables of distance, time and costs involved, to better choose the most appropriate mode for the type of input studied here.

Keywords: Inputs; Business; Socio-environmental; Indigenous; Impact; Transport Logistics.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Fatores que interferem no transporte.....	13
Figura 2 – Casa de Comida Indígena Biatuwi.....	18
Figura 3 – Mapa de Percurso Maniwara - 1	20
Figura 4 – Mapa de Percurso Maniwara - 2.....	20
Figura 5 – Mapa de Percurso Sahai - 1	21
Figura 6 – Mapa de Percurso Sahai - 2	22

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Relação TBL	10
Tabela 2 – Ferramentas de Pesquisa.....	11
Tabela 3 – Modalidade de Transporte	13
Tabela 4 – Translado da Maniware (SGCxMAO)	20
Tabela 5 – Translado Shai (PARINTINSxMAO)	22

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	7
2	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	9
2.1	NEGOCIOS DE IMPACTO SOCIOAMBIENTAL.....	9
2.2	LOGISTICA EMPRESARIAL E LOGISTICA SUSTENTAVEL.....	12
2.2.1	Logística Empresarial.....	12
2.2.2	Logística Sustentável.....	14
2.3	LOGÍSTICA NA AMAZÔNIA.....	15
3	METODOLOGIA	16
4	ESTUDO DE CASO	17
4.1	MANIWARA	19
4.2	SAHAI.....	21
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	23
6	REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....	24

1 INTRODUÇÃO

Resultado da Conferência das Nações Unidas sobre desenvolvimento e meio ambiente a agenda 21 foi caracterizada como um instrumento de planejamento visando o desenvolvimento sustentável. Assinada por 179 países em 1992 no Rio de Janeiro, requer um envolvimento de toda comunidade que esteja empenhada a conquistar a sustentabilidade.

Para tal, é necessário diagnóstico da realidade local e da implementação do Plano Local de Desenvolvimento Sustentável, que necessita de constante monitoramento, avaliação, periódica, revisão e realimentação dele.

Na procura de reais causas dos problemas sustentáveis, a agenda 21 propõe um plano de metas de curto, médio e longo prazo visando aplicá-los na solução definitiva destes, garantindo o desenvolvimento sustentável, que é definido por meio de atividade econômica que traz promoção social, justiça, protege e melhora o meio ambiente. “A agenda 21 não tem dono, é de TODOS”. (Conexão Ambiental, 2018)

No Brasil, a estrutura *Triple Bottom Line*, originária da Comissão Brundtland das Nações Unidas criada em 1987, enfrenta desafios para implementar um modelo de desenvolvimento sustentável que agregue promoção econômica, com preservação e conservação ambiental e participação social. O conjunto dessas áreas caracterizam os empreendimentos de impacto que mesmo com grandes movimentos e incentivos ao estudo dos negócios, na prática a definição e execução das ações ainda estão sendo mapeadas. Empreender observando os fatores ambientais é um aspecto necessário para impulsionar a economia, garantir prevenção na área sustentável em diversos negócios e estabelecer uma relação sociocultural com mais visibilidade. Mesmo no século atual, a ponte entre regiões mais vulneráveis está sendo construída lentamente.

Para a sociedade contemporânea existem desafios que precisam ser superados ao aplicar a sustentabilidade num ambiente de consumismo em alta. Isso nos remete a procurar respostas na forma como sociedades ancestrais mantêm sua vida cotidiana em harmonia com o ambiente. No estudo deste trabalho: os indígenas. E em contrapartida, associar essas soluções com a necessidade que esses povos têm de manter sua cultura e ancestralidade com a adequação de ferramentas já utilizadas no ramo dos negócios tradicionais, a fim de que melhores condições de vida e trabalho possam ser proporcionadas, causando impacto positivos para todas as partes envolvidas.

O que difere esses empreendimentos é justamente a capacidade de implementar aspectos socioculturais ao ponto de não mais serem exceções e sim parte da sociedade como um todo. Ademais, são formas de manter a etnia viva, que são muito importantes para o desenvolvimento socioeconômico e socioambiental considerando a misticidade existente na sociedade brasileira.

Recorrentes em estudos de sustentabilidade e responsabilidade social, esses temas têm sido alicerce para diversos empreendimentos em vários formatos de negócio na sociedade.

Temas esses, que associados ao estudo do SCM, que em tradução significaria Cadeia de Suprimentos são dimensões de grande impacto nos negócios socioambientais. Divergentes conceitos tentam ao longo da história definir questões sociais e de responsabilidade social, que na execução dos negócios, tais conceitos são aplicados de forma gradual.

O SCM é fundamental para entendermos o canal de distribuição e subsídio dos negócios de impacto. Instrumento fundamental para a eficiência do processo de fornecimento de serviços, esse canal de distribuição pode ser definido como sendo o conjunto de unidades organizacionais, instituições e agentes, internos e externos, que executam as funções que dão apoio ao marketing de produtos e serviços de uma determinada empresa (Fleury, 1999).

Segundo Fleury (1999), dentre estas unidades organizacionais podemos classificá-las como de compras, vendas, informações, *transporte*, armazenagem, estoque, programação da produção, e financiamento. Exemplos mais comuns são as empresas de transporte, armazenagem, processamento de dados e prestadores de serviços logísticos integrados.

Para se alcançar o sucesso efetivo de uma empresa tradicional o vetor da logística de *transporte* ganha grande importância abrangendo os trâmites do processo de aquisição de matéria prima até a chegada ao destino para consumo final. Para uma logística de transportes sustentável um dos principais focos está na redução do desperdício de insumos que subsidiam os negócios de impacto.

Neste sentido, consideremos a Amazônia, que possui a maior bacia hidrográfica do mundo e enfrenta dificuldades de navegação e acesso à diversas áreas consideradas distantes e vulneráveis. A falta de investimento no transporte fluvial e condições favoráveis nos portos geram dificuldades na relação entre os municípios e comunidades mais distantes.

Para o estudo do transporte, o presente trabalho analisa o abastecimento de insumos da Casa de Comidas Biatuwi, empreendimento socioambiental no ramo de restaurante de comidas indígenas que está em processo de aceleração pela FATESE/SENAC com a finalidade de auxiliar os gestores do empreendimento, a melhorar sua operação de atendimento e aquisição de insumos. As estruturas logísticas de insumos para estabelecimentos indígenas são apontadas por essa pesquisa como membro do corpo da cadeia de suprimentos.

Com base nisso, a definição do problema é definida por: Como a logística de transporte influencia a cadeia de suprimentos de negócios de pequeno porte e de impacto socioambiental?

O objetivo geral do presente trabalho é caracterizar o transporte utilizado pela cadeia de suprimentos da Casa de Comida Indígena Biatuwi, para o transporte das formigas Sahai e Maniwara, que são integrantes do cardápio e que representam especiarias utilizadas na gastronomia indígena original.

E os objetivos específicos são: (a) identificar como funciona o transporte de insumos de especiarias oriundas das comunidades indígenas, no interior do estado do Amazonas, através de imagem, com a utilização de mapas; b) identificar possíveis melhorias na operação logística da aquisição dos insumos; e c) apontar a melhor alternativa de modal para aquisição de insumos oriundos das comunidades indígenas.

O presente trabalho está dividido introdução, fundamentação teórica, metodologia e resultados, bem como sugestões para futuras pesquisas.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 NEGÓCIOS DE IMPACTO SOCIOAMBIENTAL

Muito antes da ONU organizar convenções para tratar de problemas ambientais Karl Marx já descrevia a atividade extração e comércio dos recursos naturais existentes. Apesar de haver essa relação Marx descreve a existência de reciprocidade entre a natureza e o ser humano que gera valor de utilização e não de troca e define os dois objetos como sendo se um mesmo corpo (MARX, 1983^a: 58; 1962:51; 1968: 516).

Desta forma podemos conceituar impacto socioambiental como as modificações que ocorrem no meio ambiente em áreas habitadas pelos humanos. A interação entre o homem e a natureza no âmbito do comércio capitalista não geram modelos para ciência sustentável ao contrário, reduzem a relação social e ambiental e direcionam o foco nos lucros monetários.

Por outra vertente, considerando o modelo *Triple bottom line* (TBL) pode-se enfatizar o grau de importância das decisões aplicadas em negócios baseados nos seus pilares:

Tabela 1 – Relação TBL

Triple Bottom Line	
Meio Ambiente	Relacionado com poluição; mudanças climáticas; esgotamento de recursos.
Economia	Relacionado com efeitos sobre a vida das pessoas e segurança financeira; rentabilidade da empresa.
Sociedade	Relacionado com redução da pobreza; melhoria das condições de vida e trabalho.

Elaborado pela autora com base em KELLISON, Ferreira. Triple Bottom Line (Tripé da Sustentabilidade): como unir planeta, pessoas e lucro na gestão empresarial, 2019.

Desta forma para alcançar o sucesso nos negócios de impacto é necessário considerar as duas vertentes e manter um equilíbrio entre o lucro, a natureza e as pessoas. Caso dos empreendimentos indígenas.

Para FAO (Food and Agriculture Organization), a cultura indígena dispõe de diversas formas de combater as mudanças climáticas, que são assuntos em alta na atualidade. (FAO 2019). Dentre elas:

- 1) As práticas agrícolas ancestrais se adaptam melhor a uma atmosfera de mudança;
- 2) Restauram e conservam os recursos naturais;
- 3) As tradições e costumes alimentares agregam valor na diversificação de dietas;
- 4) São agentes fundamentais da supervisão da biodiversidade no mundo, além de serem a maior parte a cuidar da natureza.

“Enquanto existir uma erva, uma árvore ou um rio no planeta, nós povos indígenas existiremos” (Batista, 2022).

Apesar de constar na literatura que a participação dos indígenas é fundamental na sociedade atuais questões sociais destacam barreiras significativas na implementação desse ecossistema. O desmatamento, apropriação ilegal de terras e até mesmo costumes são temas polêmicos e pouco discutido atualmente.

Uma pesquisa realizada pela Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz, 2020) realizou o levantamento de um “Mapa de Conflitos Envolvendo Injustiças Ambientais e Saúde no Brasil”. Com o resultado desta pesquisa, é possível sistematizar os principais desafios socioambiental existentes envolvendo povos indígenas em diversos estados brasileiros, em especial, na região amazônica.

O empreendedorismo sustentável ou empreendedorismo social visa identificar problemas e possíveis oportunidades de associar a geração de lucros com novos negócios que impactem de forma positiva os aspectos socioambientais. Os modelos econômicos que somam ações em prol do bem-estar social e ambiental geram esse modelo sustentável (Boszczowski; Teixeira, 2012).

Segundo Shane e Venkataraman (2000), o empreendedorismo fornece algumas ferramentas de pesquisa.

Tabela 2 – Ferramentas de Pesquisa

Empreendedorismo
Porque, quando, e como oportunidades para a criação de empresas surgem;
Porque, quando, e como algumas pessoas e não outras descobrem e exploram essas oportunidades;
por que, quando, e como diferentes modos de agir são utilizados para explorar uma oportunidade.

Elaborado pela autora com base em Shane e Venkataraman, (2000).

Desta forma, podemos conceituar empreendedorismo social como sendo as atividades e processos empreendidos para descobrir, analisar e explorar oportunidades para aumentar a riqueza social, considerando o impacto social e ambiental das atividades de uma empresa. (Blog Profissões, 2020).

Existe uma contribuição significativa à povos em localidades distantes que fornecem serviços e insumos para o comercio na capital. Aplicar esses conceitos de empreendedorismo sustentável promovem movimentação econômica que geram impactos notáveis nessas localidades.

Segundo Sebrae (2023), um dos principais diferenciais dessas organizações está diretamente ligada a mudar a situação econômica e social de um grupo de pessoas causando um impacto social. Para a organização, o empreendedorismo indígena surgiu como uma ferramenta poderosa para o empoderamento, ajudando a despertar o potencial econômico das comunidades indígenas e fornecendo um caminho para a autodeterminação econômica. À medida que os empreendedores indígenas estabelecem seus negócios, eles estão simultaneamente construindo resiliência, revitalizando as práticas culturais tradicionais e desafiando os estereótipos negativos que há muito atormentam suas comunidades.

2.2 LOGISTICA EMPRESARIAL E LOGISTICA SUSTENTAVEL

2.2.1 Logística Empresarial

A atividade logística nasceu no período das guerras como estratégia filosófica que atuava no fornecimento, transporte e locação das tropas nos períodos e lugares certos. Sua definição está diretamente ligada a atender as necessidades e atividades realizadas na guerra. Com o término da segunda guerra mundial e o advento das indústrias surge o conceito de Logística Empresarial no meio organizacional (Coelis apud Carmona, 2017, p.13).

“Ramo da ciência militar que lida com a obtenção, manutenção e transporte de material, pessoal e instalações”. (Novo Dicionário Enciclopédico Webster. New York: Black Dog & Leventhal Publishers, 1993. P. 590).

De acordo com Ballou (2016), a logística empresarial teve maior evidencia a partir da década de 50 com o crescimento de aquisição de bens físicos.

[...] a logística empresarial estuda, como a administração pode prover melhor nível de rentabilidade nos serviços de distribuição aos clientes e consumidores, através de planejamento, organização e controle efetivo para as atividades de movimentação e armazenagem que facilitam o fluxo de produtos (Ballou, 1993).

A logística abrange planejamento, implantação e controle eficiente e eficaz da matéria prima, dos serviços e de todo trajeto relacionado ao ponto de origem até o destino com proposito de atender a demanda dos clientes (Pires, 1998).

Para entender o funcionamento pratico da logística empresarial é necessário dividir a atividade logística em primária e secundária. As atividades de apoio (secundárias), podem ser divididas em: armazenagem, manuseio de materiais, embalagem de proteção, obtenção, aquisição, programação, e a manutenção de informação (Reis, 2004). E segundo Ballou (1993), as atividades primarias são caracterizadas como: processamento de pedidos, manutenção dos estoques e transportes. Por definição consideremos:

- a) **Processamento de pedidos** – as atividades incluídas nesse processo incluem preparação, transmissão, recebimento e expedição de pedidos e o relatório de satisfação (Exitologista, 2002).
- b) **Manutenção de estoques** – a manutenção de estoque é responsável por aproximadamente um ou dois terços do custo logístico, podendo ser considerada a atividade-chave da logística (Ballou, 2006). Desta forma, é essencial manter uma condição favorável no fornecimento dos produtos.

c) **Transportes** – setor responsável pela definição da melhor maneira de ser transportado o produto. Podendo ser nos modais: rodoviários, ferroviários, hidroviários, aéreo ou dutoviário, (Guitarrara, 2022).

Para compreendermos as limitações que cercam a logística de insumo da Casa de comidas Indígenas Biatuwi, partiremos do conceito de transporte.

Segundo Chiavenato (2005, p.153), transporte é a movimentação de algo de um lugar para outro. O autor divide e qualifica as modalidades de transporte.

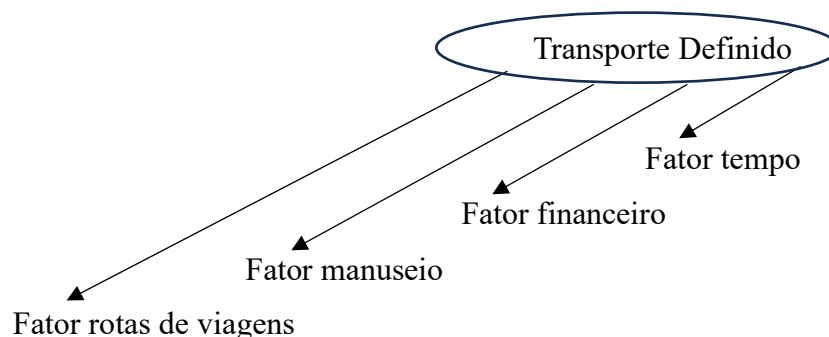
Tabela 3 – Modalidade de Transporte

Tipos de transporte	Utilização Prática
Transporte Rodoviário	Modal mais utilizado no Brasil via estradas e rodovias
Transporte Ferroviário	Utilizada em transporte de cargas pesadas como indústrias de cimento através de vagões em comboios.
Transporte Aeroviário	Com custo elevado esse nodal transporta pequenos volumes, considerado mais rápido e sofisticado.
Transporte Intermodal	Modalidade mista de transporte utiliza mais de um modal.
Transporte Hidroviário e Marítimo	Modal representado pelo transporte por meio de navios e barcos.

Fonte: elaborado pela autora, segundo Chiavenato (2005, p.153).

Após a definição do modal de transporte alguns fatores devem ser considerados.

Figura 1 – Fatores que interferem no transporte



Fonte: Elaborado pela autora com base em Chiavenato (2005, p.156).

Esses fatores interferem em cada modalidade de transporte de forma diferente de acordo com suas características, valor monetário da mercadoria, com os processos de expedição,

transbordo e recepção e até nos planejamentos de rotas e modais mistos para reduzir custos excessivos.

2.2.2 Logística Sustentável

O universo dos negócios tem exigido níveis de inovação e tecnologia elevados. Por este modo, houve aumento significativo no ambiente competitivo empresarial, com intuito de aumentar o diferencial na entrega de produtos e serviços.

Desta forma, surge o conceito de Logística Reversa, que segundo Ballou (2016) é um fator determinante para a sustentabilidade e vida das organizações. Além de tornar as empresas mais competitivas com olhar positivo dos clientes, diminuem as agressões ao meio ambiente e geram crescimento exponencial.

No mercado contemporâneo perspectivas de crescimento e de vida futura da organização estão associadas com o papel que a sustentabilidade e a responsabilidade social estão inseridas nos processos de gerenciamento e operações. Além destas, traz mudanças na organização do trabalho, na valorização do capital humano e de como as empresas mantem as relações umas com as outras.

De certo modo, convém nos perceber o grau de importância da logística sustentável para o alcance desses resultados com crença de que é possível manter o cumprimento das metas e o crescimento do negócio por meio da economia de recursos e da redução do impacto ambiental.

Segundo Klettner (2018), no que tange a integração horizontal existem diversas variáveis na organização que desafiam o cumprimento da sustentabilidade. Apesar das iniciativas partirem das organizações é necessário a integração dos vetores econômicos, ambientais e sociais tanto nas atividades operacionais quanto nos processos estratégicos (Cheng *et al.* 2010).

Portanto concluímos que a Logística sustentável é a coordenação das atividades da cadeia de suprimentos que visam diminuir ou minimizar os impactos ao meio ambiente.

É necessário compreender o papel social que a logística Sustentável pratica. De forma geral a cadeia produtiva é caracterizada por vários tipos de logística, que dependem da demanda do público, do acesso aos insumos e o foco dos empreendedores.

Para negócios de impacto socioambiental, como estabelecimentos indígenas, a relação vai além da comercialização. Existe uma forte ligação do povo com a floresta que extrai matéria prima de maneira consciente, respeitando as limitações e agregando valor cultural nos seus produtos. A distribuição técnica dos elementos logísticos globais é determinada por serem o elo

entre o fornecedor primário e o consumidor final de determinado produto, também chamado de Cadeia de Suprimentos (Supply Chain Management).

2.3 LOGÍSTICA NA AMAZÔNIA

A região da Amazonia Ocidental, utiliza dos modais rodoviários, aeroviários e fluviais. Divide suas fronteiras com cinco países e é formada pelos Estados do Acre, Amazonas, Rondônia e Roraima.

Possui a maior bacia fluvial e maior floresta tropical do mundo, contudo o campo da logística nessa região reveste-se grandes desafios (Theophilo, 2014).

A maior parte da malha logística ativa está nas rodovias que devido a influência do clima e entraves ambientais dificultam a expansão e manutenção das rodovias existentes. Sendo elas BR 319 que liga Manaus-AM a Porto Velho – RO, a BR 364 que liga Porto Velho - RO a Rio Branco - AC estende-se até Cruzeiro do Sul- AC e a BR 174 que liga Manaus - AM a Boa Vista – RR (Passos, 2013).

A existência dessas malhas rodoviárias não é suficiente para suprir o transporte de mercadorias e pessoas na região. Dessa maneira, o principal modal utilizado ainda é o fluvial (Couto, 2015). Por consequência das características da região Amazônica.

Segundo o Ministério da Infraestrutura (2015), o transporte fluvial caracteriza-se como o mais utilizado por conta da extensão da bacia amazônica. O transporte hidroviário apresenta diversos aspectos nos usos de pequenas e grandes embarcações e a relação destes com os portos considerados marítimos.

Atualmente, os desafios de navegação e acesso a localidades distantes elevam os custos do transporte de pessoas e cargas, tornando o trajeto mais lento e demorado.

Para Martinez (2023), o transporte hidroviário utiliza mares e lagos como hidrovias na locomoção de mercadorias, passageiros por meio de barcos, navios e balsas.

Para Ballou (2006, p.139) as ligações marítimas consideradas domésticas que caracterizam o sistema hidroviário do interior necessitam que os usuários estejam pelas margens ou utilize de outro modal acertado anteriormente para o andamento da viagem.

Os custos de danos e perdas do transporte hidroviário são considerados baixos comparados com outros modais, pois não é dada maior importância a danos físicos em mercadorias de baixo valor e as perdas devidas os atrasos não são grandes [...]. Queixas envolvendo o transporte de mercadorias de valor alto, como no caso de transporte oceânico, podem envolver valores elevados (cerca de 4% das receitas marítimas) é preciso substancial embalagem protetor, principalmente devido o manuseio rude das operações de carga e descarga (Ballou, 2006, p.130).

Segundo Passos (2013) “o poder público deve buscar investir em novas tecnologias nos portos dos estados, capacitando profissionais, facilitando as atividades e otimizando o tempo de embarque e desembarque de produtos na Amazônia”.

Por consequência disso, estudiosos da logística tem buscado constantemente maneiras de reduzir os prazos de entregas de insumos para atender uma determinada demanda.

3 METODOLOGIA

A metodologia da pesquisa tem o objetivo de guiar o processo de pesquisa através de um sistema de procedimentos. O papel geral do método de pesquisa é baseado em dados coletados que auxiliam em respostas e/ou soluções para problemas por meio de uma investigação organizada, científica, crítica e sistemática (Sekaran, 1984).

Para Gil (1999), o conjunto de procedimentos intelectuais e técnicos utilizados para atingir o conhecimento é caracterizado com método científico. Para que seja considerado conhecimento científico, é necessária a identificação dos passos para a sua verificação, ou seja, determinar o método que possibilitou chegar ao conhecimento.

O presente trabalho considera como universo de estudo a Casa de Comida Indígena Biatüwi, um restaurante de modelo de impacto socioambiental que pretende apresentar a cultura indígena, a partir da gastronomia. Neste restaurante, o cardápio é composto por pratos típicos do dia a dia das comunidades Sateré-Mawé e Tukano. Os pratos são preparados com os métodos tradicionais utilizados nas comunidades indígenas, preservando assim, a tradição culinária. Foram estudadas em maior profundidade o transporte dos insumos: formigas Sahai e Maniwara.

Utiliza-se a abordagem metodológica qualitativa, pois exige um estudo amplo do objeto de pesquisa, considerando o contexto em que está inserido e as características da sociedade a que pertence. A pesquisa qualitativa é definida a partir do nível de realidade que não pode ser quantificado, ou seja, ela trabalha com universo de significados, de motivações, aspirações, crenças, valores e atitudes (Minayo, 2014). A pesquisa qualitativa é adequada neste estudo pois estamos tratando de uma investigação detalhada das práticas e experiências envolvendo a preparação e a oferta de pratos tradicionais indígenas, que necessitam de insumos específicos, fornecidos por comunidades indígenas.

A pesquisa segue o modelo de estudo de caso, uma escolha apropriada para uma exploração aprofundada de um fenômeno específico no contexto natural de um restaurante, no caso, a operação de abastecimento de formigas dos tipos Sahai e Maniwara.

O Estudo de caso na Casa de Comida Indígena Biatüwi, caracteriza metodologicamente os fenômenos descobertos, para apresentar ampla compreensão do conhecimento. Ademais, foi utilizado o método de entrevista livre com as proprietárias e gestoras da Casa de Comidas Indígenas Biatüwi, Clarinda Maria e Aline Ramos. As entrevistas abordaram o histórico do restaurante, práticas de preparação de alimentos, o fornecimento de ingredientes tradicionais, bem como desafios e oportunidades enfrentados no contexto do restaurante.

O método utilizado para coleta de dados foi exploratório, a partir da coleta de informações diretas nos transportadores do modal aquaviário (instalações de atendimento de barco regional e “a jato”) e no aéreo, a partir de cotações no site das empresas responsáveis.

Foi necessária a visita *in loco* nas balsas que vendem os bilhetes de viagem, e onde estão as pessoas responsáveis pelas embarcações. Neste caso, entrevistar os envolvidos nas rotas de viagem investigadas, foi a solução encontrada para obtenção dos dados.

O universo de pesquisa é a Casa de Comida Indígena Biatuwi, e a recorte utilizado foi o transporte envolvido no fornecimento de insumo específico, neste caso as formigas Sahai e Maniwara, que são fornecidas exclusivamente pelas comunidades indígenas de Barreirinha e São Gabriel da Cachoeira, respectivamente.

O tratamento dos dados foi comparativo por meio de tabelas, que apresentam as distâncias envolvidas no trajeto, o tempo envolvido nas rotas e os respectivos custos. As tabelas têm como objetivo apresentar a melhor alternativa de custos e para disponibilidade segura dos insumos, respeitando a fonte de fornecimento que é a comunidade indígena. Também é importante apresentar a partir da coleta de informações, o mapa de rota do transporte envolvido, que até então não havia sido apresentado pelo restaurante.

Os resultados das análises de dados são apresentados em formato de figura, sobre o mapa das localidades, bem como as tabelas com o resumo das informações obtidas.

4 ESTUDO DE CASO

Para analisar os aspectos logísticos dos insumos indígenas de forma específica, analisaremos o transporte de insumos e armazenamento deste durante o percurso até o destino.

Inaugurada em 14 de novembro de 2020, no centro histórico de Manaus a Casa de comida Indígena Biatuwi divide o espaço com o Centro de Medicina Indígena Bahserikowi, com o objetivo de utilizar a culinária para nutrir o corpo, mas principalmente nutrir a alma.

O estabelecimento é composto por cozinheiros indígenas. O local celebra a cultura e a ancestralidade por meio de pratos repletos de ingredientes e sabores de etnias regionais. O

idealizador do local, João Paulo Barreto, da etnia Tukano, e a chef de cozinha, Clarinda Maria Ramos, da etnia Sateré-Mawé, saíram da aula de mestrado em antropologia inspirados pela sugestão.

Figura 2 – Casa de Comida Indígena Biatuwi



Fonte: Portal em Tempo, 2023.

A casa de comidas surge com o principal objetivo de reconstruir tudo aquilo que os indígenas tiveram que abandonar para se encaixar na sociedade contemporânea. Repleto de cultura e história o local recusa ser comparado a um restaurante, o objetivo vai além disso.

“A nossa ideia é mostrar um pouco da nossa cultura por meio da comida. Por traz de cada ingrediente, cada tempero tem uma cosmologia. Queremos mostrar que a comida indígena não é exótica, é aquilo que consumimos no dia a dia”. Clarinda Maria.

“Nos apresentamos como uma casa de comida indígena e não como restaurante. A finalidade é fazer nossos clientes se sentirem em casa. Aqui também não trabalhamos com talheres. Os apoios são colheres e pratos. Mas a intensão e fazer a apresentação das refeições como se estivessem comendo em uma comunidade com as mãos, com nossos acompanhamentos tradicionais (Beijú e a Farinha)”. Destacou a chef. Clarinda

Descrever um empreendimento indígena é retornar ao passado e rever todo aspecto ancestral e cultural que até hoje são exercidos nas aldeias indígenas no interior do Amazonas.

“Nós indígenas sempre fomos oprimidos. Sempre fomos invisíveis, obrigados a deixar a nossa língua, a deixar de comer a nossa comida. Se hoje eu estou falando uma outra língua é porque eu fui obrigada no sentido de que, para estar inserida no meio social urbano, eu tenho que falar uma outra língua, uma que não é a minha”, aponta Clarinda.

Para os indígenas cada ingrediente possui seu objetivo e um significado. A mistura de sabores são agentes potentes de cura do corpo e da alma. Alguns ingredientes são usados na criação de caldos apimentados, farofas de formigas e peixes envoltos em folhas de cupuaçu e cacau são alguns dos carro-chefe desse estabelecimento. O Biatú comida básica da culinária

Sateré-mawé, é um dos mais procurados pratos do local. Contendo peixe em um caldo apimentado, tem o objetivo de usar a pimenta para curar a alma.

Para amostragem sistemática usaremos a experiência histórica e gastronômicas da etnia Sateré-Mawé e Tukano que são os pilares da culinária da Casa de Comida Indígena Biatüwi, a fim de perceber as tradições e costumes e entender as dificuldades de aceleração do restaurante num ambiente competitivo, analisando a logística de transporte de insumos vindos de comunidades do interior do Amazonas para capital Manaus.

Contudo, considerados matéria prima essencial estudaremos dois tipos de formigas que são utilizadas em farofas típicas da culinária local: a Maniwara, vinda de uma comunidade chamada Dâw, localizada em São Gabriel da Cachoeira, alto Solimões; e a Sarai, vinda da Comunidade de Mirituba localizada dentro da reserva florestal Ariramba, no município de Barreirinha.

4.1 MANIWARA

Existe uma grande variação no ecossistema relacionado ao nível da água na região dos Dâw, em SGC, com a distinta variedade de animais, espécies de plantas e suas arvores que geralmente são altas. Essa distinção florestal é fundamental para as atividades de caça e manejo dos Dâw, pois fazem uso da terra firme para plantio de Maniva e proteção das áreas de animais maiores.

Tradicionalmente essa interação com a floresta retrata como os Dâw levam sua vida no dia a dia. Eles possuem um grande conhecimento de mata que é percorrida diariamente e criam experiências educacionais a partir dos conhecimentos dos mais velhos transferidos aos mais novos que os acompanham (Carlos, 2020).

Os Dâw são descendentes da etnia Tukano e nessa cadeia logística os principais fornecedores de Maniwara do Biatuwi.

“Maniwara” ou “saúva que ferra”, é uma formiga de cor alaranjada utilizada na culinária indígena, considerada iguaria com capacidade nutritiva (O Globo, 2022).

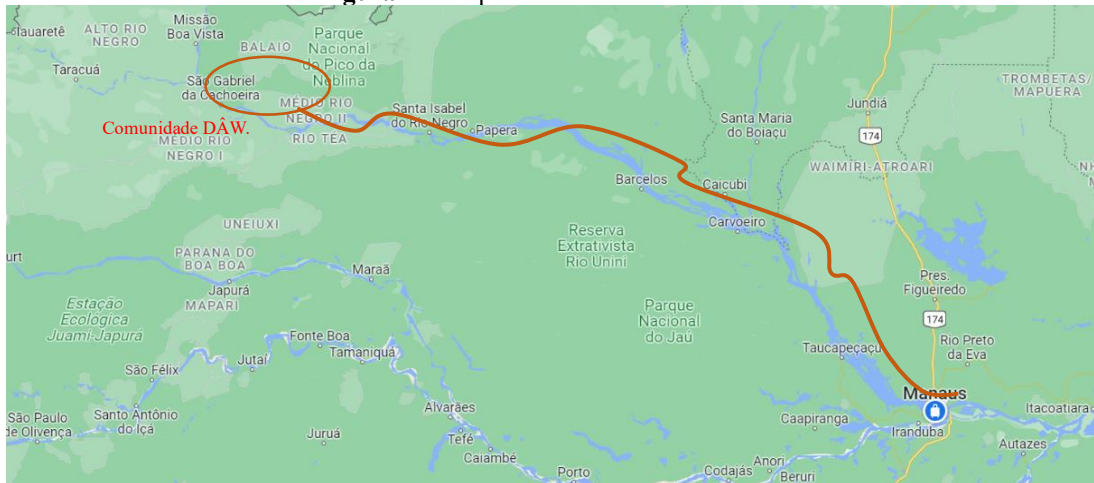
A coleta desta formiga é realizada em garrafas pet de 2 litros, onde é necessário entrar na mata a procura, esta ação pode ser de dia ou a noite e pode durar em média 2 a 3 dias para se encher 1 garrafa. Vinda de SGC, a Maniwara viaja cerca de 852 km para chegar em Manaus.

Figura 3 – Mapa de Percurso Maniwara - 1



Fonte: Elaborado pela autora, com base em Google Maps, 2023. (Comunidade DAW para SGC)

Figura 4 – Mapa de Percurso Maniwara - 2



Fonte: Elaborado pela autora com base em Google Maps, 2023. (SGC para Manaus).

Tabela 4 – Translado da Maniwara (SGCxMAO)

Transporte (modal)	Tempo de Viagem (horas)	Frete 1 volume (garrafa de 2L)
Barco Regional/ Ferry Bolt	40 horas	R\$ 20,00 a 40,00
A jato	24 horas	*****
Avião	2 horas	R\$ 30,00
Rodovia	-----	-----

Fonte: elaborado pela autora, com base em pesquisa de campo.

(*****) – Modalidade não está disponível;

(-----) – Modalidade não se aplica para a região;

É importante ressaltar que esse percurso atualmente é realizado principalmente via modal hidroviário. Especialmente por embarcações convencionais pois não existem

embarcações a jato realizando a logística desse tipo de material. Existe uma regra imposta pela agência que despacha as encomendas, que informa não realizar transporte de nenhum tipo de animal.

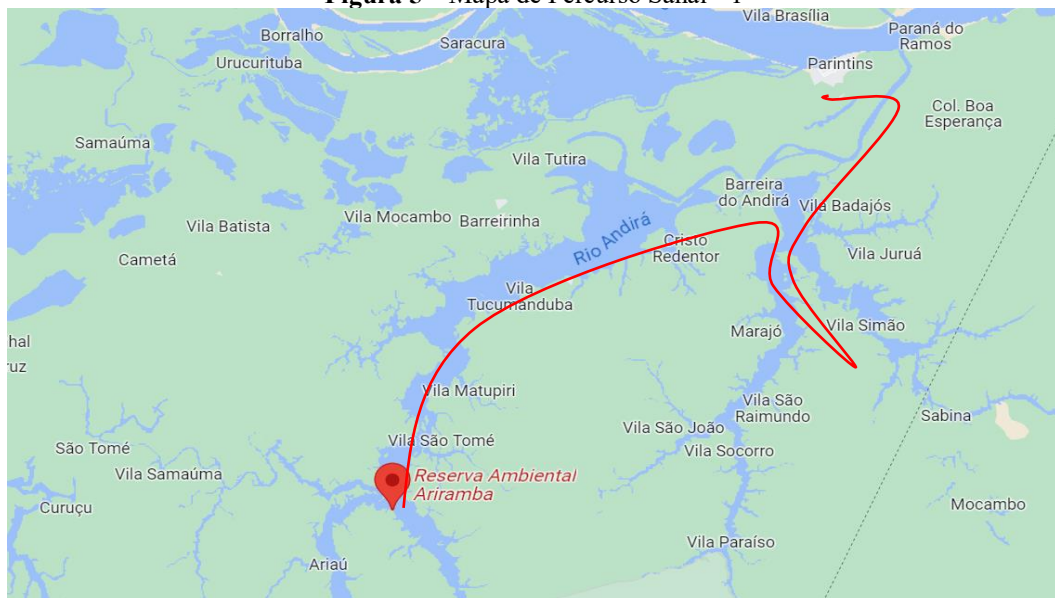
Outra informação importante, é que a saída da Maniwara da floresta para o porto de São Gabriel da Cachoeira é realizada por integrantes da comunidade Dâw, e do porto de SGC seguem como encomendas para o porto de Manaus. Os custos logísticos são pagos em pix.

4.2 SAHAI

O percurso da formiga Sahai, é mais complexo que o da Maniwara. Por falta de intermediários percorre distâncias complexas para chegar no seu destino.

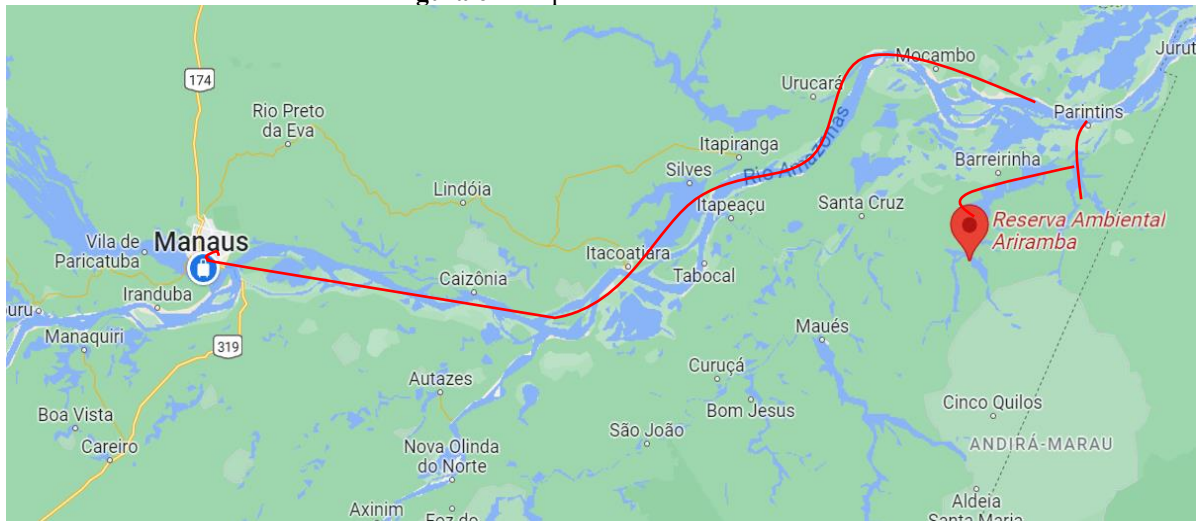
Inicialmente, existe uma comunidade indígena da etnia Sateré-Mawé localizada dentro da reserva Ariramba, chamada Mirituba. De dentro da reserva as formigas partem, dentro de garrafas pet com sal que as conservam durante a viagem para Vila Simão, também nas proximidades de Barreirinha. Dentro desses recipientes a Sahai passa a noite armazenada com conhecidos de dona Clarinda pois não há embarcações a tarde e noite para o transbordo. Deste modo, partem para Parintins pela manhã, só então essa iguaria vem para capital Manaus em barcos convencionais.

Figura 5 – Mapa de Percurso Sahai - 1



Fonte: Elaborado pela autora, com base em Google Maps, 2023. (Trajeto comunidade até Parintins).

Figura 6 – Mapa de Percurso Sahai - 2



Fonte: Elaborado pela autora, com base em Google Maps, 2023. (Trajeto Comunidade para Manaus)

Tabela 5 – Translado Shai (PARINTINSxMAO)

Transporte (modal)	Tempo de Viagem (horas)	Frete 1 volume (garrafa de 2L)
Barco Regional/ Ferry Bolt	30 horas	R\$ 10,00 à 20,00
A jato	10 horas	*****
Avião	1 hora	R\$ 30,00
Rodovia	-----	-----

Fonte: elaborado pela autora, com base em pesquisa de campo

(*****) – Modalidade não está disponível;

(-----) – Modalidade não se aplica para a região;

Barreirinha possui um aeroporto de pequeno porte, porém, atualmente não existem empresas operando voos comerciais. Logo, a maneira de chegar na cidade é pelos rios Andirá e Paraná dos Ramos.

A distância entre Barreirinha e Parintins ambos no Amazonas, é de 42 km aproximadamente via estrada e levaria 9 horas e 30 minutos de viagem. No que ocorre com a formiga Sahai, ela vem em embarcações menores durante o trajeto da comunidade para vila e depois para Parintins, o que leva aproximadamente 2 dias com transbordo (pernoite) e chegada.

Os custos desse traslado até Parintins, são computados considerando a quantidade de combustível utilizada, porém, decidida de maneira informal na hora da entrega da iguaria na embarcação. E como ocorre na logística da Maniwara, a Sahai é retirada da floresta pelos integrantes da etnia Sateré-Mawé e seu transporte feito pelos mesmos até Vila Simão onde fica

em posse de familiares de dona Clarinda, esses despacham a mercadoria como encomenda no porto de Parintins.

Assim como para o transporte da Maniwara, a Sahai via modal hidroviário em embarcações A jato não são feitas pelas empresas deste seguimento, por não transportarem animais.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No corpo desta pesquisa, duas vertentes são discorridas ao longo da escrita, caracterizada pela relação entre a logística de transporte e sua influência em negócios de impacto. Retornando ao ensejo deste, de demonstrar os benefícios reais econômicos e socioambientais a partir da otimização da cadeia logística dos transportes da região.

A relação entre o Biatuwi e a comunidade que fornece os insumos é muito importante, uma vez que é necessário gerar mais impactos positivos que negativos. Ademais, tanto para a comunidade Sateré-Mawé quanto para a Tukano, a representatividade dessa Casa de Comida Indígena, são desconhecidos.

Não se torna apenas uma forma de gerar renda, por isso se difere dos empreendimentos convencionais. Está preocupado em gerar valor monetário, mas principalmente de gerar valor social, de dar importância, espaço, incentivo e informação.

A logística sustentável, pode ser aplicada na problemática descrita afim de criar rotas alternativas e/ou modais conjuntos para uma melhor execução do traslado, representado pela gestão de frotas mais eficientes e melhor planejamento dos percursos.

Entendemos que os processos logísticos, dos dois tipos de formigas, podem ser definidos como rudimentar. Muito do que é decidido, é feito de forma verbal com custos facultativos no modal hidroviário, principal utilizado atualmente. Que os preços dos pratos que utilizam as formigas Maniwara e Sahai não são suficientes para garantir o abastecimento e cobrir o custeio de toda logística de transporte deste empreendimento. E que não há como gerar o senso de valor nas comunidades sem gerar impacto econômico na região. Onde temos, o principal desafio que é o de gerar renda para os integrantes da Casa de Comida Indígena Biatuwi e fortalecer a economia dessas comunidades. Garantindo assim, qualidade de vida para os integrantes de toda cadeia logística existente.

A aplicação da logística sustentável pode gerar cinco grandes benefícios para quem aplica.

- a) Redução dos custos na otimização dos processos;

- b) Atração de clientes que se importam com questões socioambientais;
- c) Margem de lucro aumentada;
- d) Clientes que priorizam a conservação do planeta simpatizam com o negócio;
- e) Melhora da qualidade de vida gerando emprego e renda para os envolvidos.

Destaco ainda que para o sucesso efetivo, alguns aspectos gerais necessitam ser aplicados em todos os negócios de impacto. Antes de tudo, a necessidade de planejamento. O manuseio das formigas, requer tratamento adequado. E para gerar esse cuidado aspectos biológicos destas precisam ser estudados. A fim de gerar conhecimento novo para armazenagem durante o transporte e no depósito do restaurante. Para estimar tempo de viagem e transporte ideal calculando possíveis riscos no percurso.

Outro aspecto a ser considerado, é o controle das informações de quantidade. Automatizar o processo de armazenamento evita que haja excessos e gargalos nos processos dos pedidos. E dentro deste, por se tratar de comunidades distantes até análise climática precisam ser consideradas, como em períodos de cheia e vazante dos rios onde é preciso considerar estas variantes.

O transporte adequado e armazenagem durante o processo logístico pode caracterizar um diferencial e gerar margens de redução de custos e perdas. Além do que, ter um estoque adequado para as formigas pode garantir uma durabilidade e qualidade destas no local.

E ao final, considero o aspecto de gerar parcerias importantíssima. Fechar acordos com parceiros logísticos pode ser um diferencial de custo. Realizar uma análise de mercado, para fracionar a rota ou otimizar ela com novos parceiros é soluções para manter a margem de abastecimento sob controle.

Com essas ações podemos assinalar que o serviço prestado na Casa Biatüwi terá grande participação social por demonstrar como a utilização da agricultura indígena pode gerar rentabilidade nas comunidades e garantir o suprimento dos insumos de forma sistematizada e consciente no estabelecimento, solucionando os problemas logísticos atuais.

6 REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- AUSTIN, J. STEVENSON, H. WEI-SKILLERN, J. Social and. commercial entrepreneurship: Same, different, or both? *Entrepreneurship Theory and Practice*, v. 30, ed. 1, p. 1-22, jan. 2006.
- BALLOU, H. Ronald. *Logística empresarial* São Paulo: Atlas, 1995. BALLOU, Ronald H. *Gerenciamento da Cadeia de Suprimento e Logística Empresarial*. Porto Alegre: Editora Bookman, 2006.

- BALLOU, R. H. Logística Empresarial: Transportes, Administração de Materiais e Distribuição Física. ed. 1. São Paulo: Atlas, 1993.
- BARBIERI, J. C.; CAJAZEIRA, J. E. R. Responsabilidade social empresarial e empresa sustentável: da teoria à prática. São Paulo: Saraiva, 2012.
- BARBIERI, J. C.; DIAS, M. Logística reversa como instrumento de programas de produção e consumo sustentáveis. Tecno logística. São Paulo/SP, n. 77, p. 58-69, 2002.
- BATISTA, Mércia Rejane Rangel. O desencantamento da aldeia. Exercício antropológico a partir do Relatório Circunstanciado de Identificação e Delimitação da Terra Indígena Truká. FUNAI, Brasília. Revista de Estudos e Pesquisas. v.1, n. 2, 2004.
- BATISTA, Mércia Rejane Rangel. Índio, quilombola, ribeirinho: o desafio do fazer antropológico em situações de disputas. In: VIII Reunión de Antropología del Mercosur (RAM), Buenos Aires: 2009.
- BAUER, M. W.; GASKELL, G. Pesquisa qualitativa com texto: imagem e som: um manual prático. Gareschi, P. A. (trad.), 7a edição, Petrópolis, RJ: Vozes, 2008.
- BIATUWI. Casa de comida Indígena Manaus, 2020. Disponível em: <https://biatuwi-casa-de-comida-indigena-manaus.negocio.site/>. Acesso em: 20 de maio, 2023.
- BLOG, Profissões. Empreendedorismo Sustentável: o único caminho para um futuro de sucesso. Disponível em: <https://unisaes.br/blog/empreendedorismo-sustentavel-o-unico-caminho-para-um-futuro-de-sucesso/#:~:text=O%20que%20%C3%A9%20empreendedorismo%20sustent%C3%A1vel,social%20das%20atividades%20da%20empresa>. Acesso em: 15 de novembro de 2023.
- BOSZCZOWSKI, A.; TEIXEIRA, R. O empreendedorismo sustentável e o processo empreendedor: em busca de oportunidades de novos negócios como solução para problemas sociais e ambientais. Revista Economia & Gestão, 2012.
- CARROL, A.B., 1979. A Three dimensional conceptual model of corporate performance. Academy of Management Review, v 4, p.497-505, 1979.
- CHIAVENATO, Idalberto. Administração de materiais: uma abordagem introdutória. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005.
- CHRISTOPHER, Martin. Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos São Paulo: Editora Pioneira, 1992. Direito à terra: “Nós, povos indígenas, (r) existiremos”. Fundo Brasil, 2022. Disponível em: <https://www.fundobrasil.org.br/blog/direito-a-terra-nos-povos-indigenasexistiremos/#:~:text=Essa%20frase%20de%20Edilene%20Batista,de%20permanecer%20em%20suas%20terras>. Acesso em: 16 de maio, 2023.
- CONEXÃO AMBIENTAL. Agenda 21, atualizado em 2018. Disponível em: <https://www.conexaoambiental.pr.gov.br/Pagina/Agenda-21>. Acesso em 15 de novembro de 2023.
- COUTO, M. H. S. H. F. Qualidade de vida dos usuários do transporte fluvial na Amazônia: acessibilidade e políticas públicas. 2015. Tese (Doutorado em Ciências – Desenvolvimento Sustentável) – Universidade Federal do Pará, Belém, 2015.
- “Comunidade DÂW, SGC”, (24 de setembro, 2023). Google Maps, Google. Consultado em: <https://www.google.com.br/maps/@-0.147615,-67.0214704,11.5z?entry=ttu>.
- “SGC x MAO”, (24 de setembro, 2023). Google Maps, Google. Consultado em: <https://www.google.com.br/maps/@-1.2700604,-63.0119496,7.5z?entry=ttu>.
- “Reserva Ariramba x Barreirinha x Parintins”, (24 de setembro, 2023). Google Maps, Google. Consultado em: <https://www.google.com.br/maps/@-2.7305806,-58.704798,8.5z?entry=ttu>.
- Dia dos Povos Indígenas: Empreendedorismo como ferramenta de empoderamento. ASN Nacional – Sebrae, 2023. Disponível em: <https://agenciasebrae.com.br/cultura-empREENDEDORA/dia-dos-povos-indigenas-empREENDEDORISMO-como-ferramenta-de-empoderamento/>. Acesso em: 18 de maio, 2023.

- ÊXITOLOGÍSTICA. Processamento de pedidos. 2022. Disponível em: <https://exitologistica.com.br/processamento-de-pedidos/>. Acesso em: 25 de maio, 2023.
- FAO: Indígenas restabelecem equilíbrio entre vida silvestre e segurança alimentar. Nações Unidas, 2019. Disponível em: [FAO %20Indígenas%20restabelecem%20equilíbrio%20entre%20vida%20silvestre%20e%20segurança%20alimentar%20 %20ONU%20News.html](https://www.fao.org/news/story/pt/2022/10/indigenas-restabelecem-equilibrio-entre-vida-silvestre-e-seguranca-alimentar-2022-10). Acesso em: 16 de maio, 2023.
- FLEURY, P. F. Supply chain: conceitos, oportunidades e desafios da implementação. Revista Tecnológica, n. 39, ano IV, p.24-32, fev. 1999.
- FLEURY, P. F. *et al.* Logística Empresarial: a perspectiva brasileira. ed. 1. São Paulo: Atlas, 2000.
- FORMIGA NÃO É TUDO IGUAL NA BIATUWI, CASA DE COMIDA INDIGENA NO AMAZONAS. O Globo, 2022. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/blogs/luciana-froes/post/2022/10/formiga-nao-e-tudo-igual-na-biatuwi-casa-de-comida-indigena-no-amazonas.ghtml>. Acesso em: 20 de set. 2023.
- GIL, A. C. Métodos e técnicas de pesquisa social. 5.ed. São Paulo: Atlas, 1999.
- GITARRARA, Paloma. “Transportes”. Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/transportes.htm>. Acesso em 18 de maio, 2023.
- KAUARK, F.; MANHÃES, F.C.; MEDEIROS, C.H. Metodologia da pesquisa: guia prático. Itabuna. Ed. Via Litterarum, 2010.
- KELLISON, Ferreira. Triple Bottom Line (Tripé da Sustentabilidade): como unir planeta, pessoas e lucro na gestão empresarial. Disponível em: <https://rockcontent.com/br/blog/triple-bottom-line/>. Acesso em 15 de novembro de 2023.
- KLETTNER, Norbert. Sustentabilidade nas organizações: uma proposta de gestão a partir das inter-relações entre estratégia, competências organizacionais e competências humanas. São Paulo: 2018.
- LEITE, Paulo Roberto. Logística reversa: meio ambiente e competitividade. São Paulo: Prentice Hall, 2003.
- Mapa de Conflitos Envolvendo Injustiças Ambientais e Saúde no Brasil. Fiocruz, 2020. Disponível em: <https://mapadeconflitos.ensp.fiocruz.br/>. Acesso em: 16 de maio, 2023.
- LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. Fundamentos de metodologia científica. 5 ed. São Paulo: Atlas, 2003.
- MARTINEZ, M. Hidrovia. Infoescola. 2023. Disponível em: <https://www.infoescola.com/transporte/hidrovia/>. Acesso em: 26 de maio, 2023.
- MARX, Karl. Kritik des Gothaer Programms. MEW 19. Berlin: Dietz Verlag, 1962.
- MARX, Karl. Ökonomisch-philosophische Manuskripten. MEW 40. Berlin: Dietz Verlag, 1968.
- MARX, Karl. Das Kapital. Band I. MEW 23. Berlin: Dietz Verlag, 1983a.
- MINAYO, M. C. de S. O desafio do conhecimento: pesquisa qualitativa em saúde. 14ª ed. Rio de Janeiro: Hucitec, 2014. 408 p.
- MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA. Bacia Amazônia Ocidental, 2015. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/dados-de-transportes/sistema-de-transportes/bacia-amazonica-ocidental>. Acesso em: 26 de maio, 2023.
- PASSOS, L. H. S. A logística de transportes na Amazônia Ocidental: desafios, limitações e importância para o desenvolvimento do estado de Roraima. Revista de Administração de Roraima, Boa Vista, ed. 3, vol. 2, 4-18, 2013. Disponível em: <https://revista.ufrb.br/adminrr/article/view/1723/1172>. Acesso em: 26 de maio, 2023.
- PIRES, S. R. L. Gestão da Cadeia de Suprimentos e o Modelo de Consórcio Modular. Revista de Administração, São Paulo, v.33, n.3, jul. 1998.

- POVO: DÂW. Povos Indígenas no Brasil (PIB), 2020. Disponível em: <https://pib.socioambiental.org/pt/Povo:D%C3%A2w>. Acesso em: 20 de set. 2023.
- REIS, P. R. R. Logística empresarial como estratégia competitiva: Caso centro de distribuição AMBEV. 2004. 39 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Ciências Contábeis) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2004.
- SEKARAN, U. Research methods for managers: a skill-Building approach. New York: Wiley, 1984.
- SHANE, S., VENKATARAMAN, S., The promise of entrepreneurship as a field of research, Academy of Management. The Academy of Management Review, 2000.
- SILVA, E. L.; MENEZES, E. M. Metodologia da Pesquisa e Elaboração de Dissertação. LED/UFSC. Florianópolis, 2000.
- THEOPHILO, G. O Complexo Caminho da Logística na Amazônia. DefesaNet, 2014. <https://www.defesanet.com.br/seguranca/noticia/13902/o-complexo-caminho-da-logistica-na-amazonia/>. Acesso em: 25 maio, 2023.
- VERGARA, S. C. Projetos e relatórios de pesquisa em administração. 3.ed. Rio de Janeiro: Atlas, 2000.
- ZAHRA, S. A *et al.* Globalization of Social Entrepreneurship Opportunities. Strategic Entrepreneurship Journal, v.2, p.117–131, 2008.
- ZAHRA, S. A *et al.* typology of social entrepreneurs: Motives, search processes and ethical challenges. Journal of Business Venturing, v.24, p.519–532, 2009.