MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO

SECRETARIA DE EDUCAÇÃO PROFISSIONAL E TECNOLÓGICA

INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA BAIANO – *CAMPUS* SERRINHA

MARIA CLARA APARECIDA DO ROSÁRIO SANTOS

O COOPERATIVISMO NOS ESTUDOS SOBRE TRANSPORTE ALTERNATIVO: UMA PESQUISA BIBLIOGRÁFICA

Serrinha – BA
2022

MARIA CLARA APARECIDA DO ROSÁRIO SANTOS

O COOPERATIVISMO NOS ESTUDOS SOBRE TRANSPORTE ALTERNATIVO: UMA PESQUISA BIBLIOGRÁFICA

Monografia apresentada ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Baiano, Campus Serrinha, no curso de tecnólogo em Gestão de Cooperativas, como requisito parcial à obtenção do grau.
Orientador: Dr. Heron Ferreira Souza

Serrinha – BA

2022

FICHA CATALOGRÁFICA

MARIA CLARA APARECIDA DO ROSÁRIO SANTOS

O COOPERATIVISMO NOS ESTUDOS SOBRE TRANSPORTE ALTERNATIVO: UMA PESQUISA BIBLIOGRÁFICA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Baiano–*Campus* Serrinha como requisito parcial para obtenção do Título de Tecnólogo em Gestão de Cooperativas.

APROVADO EM .10/03/2022 conforme Ata de Defesa nº 4/2022 - SER-CEEC/SER-DA/SER-DG/RET/IFBAIANO assinada.

BANCA EXAMINADORA

Heron Ferreira Souza
Orientador
IF Baiano – Campus Catu

Mônica da Silva Carmo
Humana Brrasil

Marcia Eliana Martins
IF Baiano – Campus Serrinha

SERRINHA - BA

2022

Dedico essa pesquisa à minha família, principalmente a meus pais que foram a base para eu ser quem sou e estar onde estou.

Aos kombeiros da ASCARVEL por me inspirar a iniciar essa pesquisa, à qual tanto me dediquei.

“Com o efeito, mesmo que a realidade não fosse inesgotável, bastaria a necessidade que tem cada geração e mesmo cada um de nós de resolver, por si só, cada problema, em nossa própria linguagem, para tornar o conhecimento aquilo que ele é por natureza a tentativa, incessantemente renovada, de explicar o homem e o mundo. Talvez seja mais exato dizer, aliás, que o importante é tornar a linguagem comum em carne, e sangue, e ossos, para cada pessoa em particular; e esta é a tarefa que cada pensamento particular, cada geração, cada pessoa, têm de realizar, ao serem chamados a repensar o mundo.”

Ariano Suassuna

AGRADECIMENTOS

A gratidão é uma das emoções mais nobres que existe, portanto gostaria de agradecer a algumas pessoas que contribuíram direta ou indiretamente na minha vida acadêmica.

A Deus por me conceber a oportunidade de experenciar a vida!

Aos meus pais, Agnaldo Costa da Silva e Rosinei Maria do Rosário, por serem minha estrutura e me proporcionarem tudo que sou e tenho. Principalmente a mainha, pelas madrugadas acordada comigo enquanto escrevia!

Ao Professor Heron, por toda paciência e prestatividade. Por compreender as minhas ideias confusas e consegui entendê-las tão bem!

A minha prima querida, Selma Freitas Conceição, por ser um exemplo e inspiração para minha vida acadêmica. Pelas trocas tão significativas para mim!

Aos meus amigos Everton Alves e Bianca Silva por todo apoio e palavra de incentivo!

As minhas colegas e amigas Cintia Queiroz e Valéria Pereira pela amizade e cumplicidade ao longo do curso!

A todos o meu carinho e gratidão!

SANTOS, M. C. A R. **O cooperativismo nos estudos sobre transporte alternativo:** uma pesquisa bibliográfica. 64 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Tecnólogo em Gestão de Cooperativas) Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Baiano – *Campus* Serrinha, Serrinha, BA, 2022.

RESUMO

O presente estudo buscou fazer uma pesquisa bibliográfica sobre o tema transporte alternativo e sua relação com o cooperativismo / associativismo. Dessa forma tem-se como objetivos: investigar quais os aspectos sobre cooperativismo/associativismo têm sido considerados nas pesquisas que abordam transporte alternativo de van/kombis; identificar as fragilidades e potencialidades vividas por associados/cooperados nas experiências de trabalho com transporte alternativo; e identificar a visão dos motoristas de transporte coletivo em torno do cooperativismo. Em termos metodológicos, a pesquisa é bibliográfica, de caráter exploratório, tendo como base elementos da revisão sistemática. Como base de dados foram utilizados o Catálogo de Teses e Dissertações da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) e a Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD), utilizando para a busca o termo 'transporte alternativo'. A contar da fase de leitura de títulos, resumos, palavras-chaves e texto integral, totalizou quatro trabalhos selecionados. À análise feita, percebe-se que a formação de cooperativas de transporte alternativo é fundamental à consolidação econômica e política desse movimento de trabalhadores-motoristas diante dos conflitos enfrentados com o Poder Público e as empresas de transporte regulares. No entanto, do ponto de vista dos cooperados, o cooperativismo ainda tem espaço para melhorias em termos de administração, operação e gestão, que podem produzir resultados de curto prazo para consolidá-los no setor de transportes.

Palavras-Chave: Transporte alternativo. Cooperativismo. Cooperativa de transporte alternativo.

SANTOS, M. C. A R. **Cooperativism in studies on alternative transport:** a bibliographic research. 64 p. Completion of course work (Technologist in Cooperative Management) Federal Institute of Education, Science and Technology of Bahia – *Campus* Serrinha, Serrinha, BA, 2022.

ABSTRACT

The present study sought to carry out a bibliographical research on the subject of alternative transport and its relationship with cooperativism / associativism. In this way, the objectives are: to investigate which aspects of cooperativism/associativism have been considered in research that addresses alternative transport of vans/kombis; to identify the weaknesses and potentialities experienced by associates/cooperators in work experiences with alternative transport; and to identify the vision of public transport drivers around cooperativism. In methodological terms, the research is bibliographical, exploratory in nature, based on elements of the systematic review. As a database, the Catalog of Theses and Dissertations of the Coordination for the Improvement of Higher Education Personnel (CAPES) and the Digital Library of Theses and Dissertations (BDTD) were used, using the term 'alternative transport' for the search. From the reading phase of titles, abstracts, keywords and full text, a total of four selected works. From the analysis made, it is clear that the formation of alternative transport cooperatives is fundamental to the economic and political consolidation of this movement of workers-drivers in the face of conflicts faced with the Government and regular transport companies. However, from the cooperative members' point of view, cooperativism still has room for improvement in terms of administration, operation and management, which can produce short-term results to consolidate them in the transport sector.

Keywords: Alternative transport. Cooperativism. Alternative transport cooperative.

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Filtro de teses/dissertações para análise…….…...… 19
Quadro 2 – Diferenças entre cooperativa e associação……..…...……... 36
Quadro 3 – Síntese das produções…….…...……43
Quadro 4 – Análise dos resultados……...……44-45
Quadro 5 – Possibilidades e desafios em torno do cooperativismo/asscociativismo… 47-48
Quadro 6 – Aspectos mais intensos e menos intensos do cooperativismo……52

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Relação de conflito que dificulta a regularização do transporte alternativo……..……..…. 27
Figura 2 – Taxa de desemprego entre 2012 e 2021……..…...… 30
Figura 3 – Caminhos percorridos……..... 49

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 13

1.1 Justificativa 15

2 ASPECTOS METODOLÓGICOS 16

3 ASPECTOS TEÓRICOS 20

3.1 Transporte informal e alternativo 20

3.2 Trabalho informal/alternativo 27

3.3 Cooperativismo e associativismo no contexto do transporte alternativo 31

4 **ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DOS DADOS** 39

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS 51

REFERÊNCIAS 54

1 INTRODUÇÃO

O crescimento das cidades e a rede urbana brasileira revelam as marcas de nossa estrutura desigual. Consequentemente, “velhos” problemas são intensificados e se reconfiguram. A questão da mobilidade urbana e intraurbana é um exemplo e se soma a outras questões. No país onde a política de incentivo à produção e consumo de automóvel particular sobrepõe-se à necessidade de aprofundamento de ações para a melhoria dos serviços de transporte coletivo / público, as pessoas buscam alternativas para suprir as debilidades dos serviços ofertados, ao passo que trabalhadores veem nessas falhas oportunidades de reinserção no mundo do trabalho.

Esse quadro, que envolve mobilidade urbana e ou intraurbana, limitações nos serviços de transporte público e desemprego, em alguma medida, é o pano de fundo da emergência dos chamados transportes informais / alternativos (conceitos que serão abordados posteriormente) enquanto alternativa de trabalho. Por isso, essa pesquisa orientou-se a discutir o cooperativismo como forma de organização dos trabalhadores-motoristas no âmbito dos transportes alternativos.

A ineficiência dos transportes coletivos públicos – que, por sua vez, são chamados de regulares – na prestação de serviços com qualidade a seus usuários, estabeleceu descontentamento e uma imagem negativa sobre as empresas de transporte, pois tais serviços oferecidos não atendiam a demanda de usufrutuários de lugares “inacessíveis”, onde eles se viam reféns desse sistema que lhes eram impostos (PARREIRAS, 2008).

À proporção que as empresas de transporte coletivo não atendiam a demanda das pessoas, houve espaço para o surgimento de vias alternativas. A precariedade, baixa ou nenhuma oferta de serviços locomotivos, abriu espaço para o transporte alternativo, consequentemente para o transporte informal.

A informalidade na prestação de serviços locomotivos advém como consequência do desemprego, da baixa oferta de transporte coletivo que deixa em aberto uma lacuna principalmente em cidades pequenas, em que é necessário a locomoção até cidades próximas a fim de ter acesso a serviços básicos – educação, saúde, serviço específicos de órgãos públicos federais ou estaduais, dentre outros.

Também visto como clandestino, o transporte informal traz consigo condições impróprias para os condutores assim como para os usuários do serviço. Quando se trata dos motoristas, a informalidade não garante a eles nenhum direito de acordo com

a legislação trabalhista. E aos passageiros, a desorganização, superlotação e veículos em condições de precariedade podem apresentar riscos.

É interessante frisar que o transporte de pessoas feito por vias alternativas, mesmo que na informalidade, tem forte influência para o desenvolvimento econômico local, principalmente em municípios pequenos. Pois, além de cobrir o hiato deixado pelo transporte coletivo regular, é preciso considerar a agilidade, frequência, “segurança” (garantia do serviço diante das necessidades dos usuários) que os motoristas alternativos transmitem aos usuários.

O transporte alternativo surgiu como um caminho para minimização de uma lacuna existente, qual distinguiu-se como uma “oferta de serviço autônomo e independente” (MARCIONE, 2013), em determinadas situações é costumeiro dos motoristas autônomos uma abertura para descumprimento das rotas pré-estabelecidas e convencionais, optando por outras vias, com o consentimento dos usuários, situação essa que não pode ocorrer em transporte regrado e supervisionado (MARCHIONE, 2013).

O termo ‘transporte alternativo' traz para esse movimento uma forma de sair da informalidade, que é marginalizada e mal vista. O ‘alternativo’ vem com a esperança de regularização e legalização, onde o cooperativismo/associativismo pode entrar com o papel organizacional, podendo promover uma nova perspectiva para o movimento de motoristas autônomos, aspecto digno à capacidade, apresentada pelos “alternativos”, de negociar, reivindicar e de se afirmarem como sujeitos sociais válidos (MAMANI, 2004).

A pesquisa propõe uma análise e reflexão sobre a atividade supracitada – transporte alternativo[1] – e sua relação com o cooperativismo/associativismo, considerando que cooperativas/associações também são entendidas como uma alternativa de estrutura organizacional em relação a união de pessoas que trabalham na individualidade e na informalidade, que buscam regulação de acesso e condições de funcionamento das atividades exercidas. Considerando o exposto, a pesquisa bibliográfica tem como questão orientadora: quais os aspectos sobre cooperativismo/associativismo têm sido considerados nas pesquisas que abordam transporte alternativo de van/kombi?

[1] As atividades de transporte, de interesse do nosso estudo, pertencem ao setor de serviços, e ainda são de importância insignificante para a geração de empregos formais nos municípios em comparação com outras atividades como administração pública e comércio.

Vista disso, a pesquisa tem como objetivo investigar quais os aspectos sobre o cooperativismo/associativismo têm sido considerados nas pesquisas que abordam transporte alternativo de van/kombi. E para delinear a pesquisa tem como objetivo específico identificar as fragilidades e potencialidades vividas por associados/cooperados nas experiências de trabalho com transporte alternativo, além de identificar a visão dos motoristas de transporte coletivo em torno do cooperativismo.

1.1 Justificativa

Morar numa cidade como Lamarão-Bahia me permitiu conhecer as dificuldades e necessidades de locomoção dentro do município e para cidades vizinhas. Por ser uma cidade de pequeno porte, esta é tida como inacessível para empresas de ônibus.

Quando ingressei no IF Baiano – *Campus* Serrinha, uma frase que marcou foi que os cursos que o IF oferece são pensados para as cidades do Território do Sisal e municípios circunvizinhos. Então refleti como poderia, através do curso de Tecnologia em Gestão de Cooperativas, contribuir com Lamarão. Na disciplina de Seminário Integrador surgiu a oportunidade de fazer um projeto de intervenção, com isso apareceu minha chance de fazer algo que beneficiasse minha cidade.

Assim iniciou o projeto de intervenção – na disciplina de Seminário Integrador – com a Associação de Condutores Rodoviários de Veículos do Município de Lamarão (ASCARVEL), cujos membros são conhecidos como Kombeiros. Esse projeto inicial levou à continuidade para o TCC, entretanto com esse período de pandemia e questões de prazos do curso não foi possível dar seguimento com a pesquisa de campo.

A importância assumida pelo transporte alternativo para os municípios pequenos (com menos de 5 mil habitantes) e aqueles sem oferta satisfatória de serviços educacionais, de saúde etc. reforça a necessidade de pesquisas e estudos que contribuam para a qualificação da oferta desse serviço, sua organização, regulamentação, reconhecimento pelo poder público e usuários.

Ao experenciar a realidade do transporte alternativo interurbano, como usuária, pude perceber o movimento indispensável acerca da necessidade dos transportes alternativos, principalmente, no que tange à organização dos motoristas autônomos.

Por isso, é válido ressaltar a importância que é uma associação de transporte nas relações cooperativas e associativas, na perspectiva de estruturação organizacional, maior possibilidade de regulamentação e legalização, e consequentemente credibilidade com os passageiros. Portanto, a pesquisa traz a reflexão de como o cooperativismo/associativismo é abordado dentre pesquisas sobre transporte alternativo, com o objetivo de identificar como o cooperativismo e o associativismo têm sido tratados em pesquisas sobre transporte alternativo.

2 ASPECTOS METODOLÓGICOS

Esta pesquisa é de cunho bibliográfico e tem como intuito investigar quais aspectos sobre o cooperativismo e/ou associativismo têm sido abordados nas pesquisas sobre transporte alternativo, especificamente relacionadas ao transporte por Van ou Kombi, a partir de pesquisas publicadas (teses ou dissertações). A pesquisa bibliográfica permite identificar e compreender as ideias centrais e informações fornecidas no material utilizado. Conforme afirma Gil (2002, p. 45), a vantagem da pesquisa bibliográfica é que permite ao pesquisador uma vasta "gama de fenômenos" (GIL, 2002, p. 45) que torna a pesquisa mais abrangente que numa pesquisa direta.

O estudo tem caráter exploratório, pois busca, nos estudos selecionados, identificar os principais recortes dados aos objetos de pesquisa, objetivos propostos nas pesquisas, concepções/sentidos de cooperativismo/associativismo e resultados encontrados. Segundo Gil,

> Pesquisas exploratórias são desenvolvidas com o objetivo de proporcionar visão geral, de tipo aproximativo, acerca de determinado fato. Este tipo de pesquisa é realizado especialmente quando o tema escolhido é pouco explorado e torna-se difícil sobre ele formular hipóteses precisas e operacionalizáveis. Muitas vezes as pesquisas exploratórias constituem a primeira etapa de uma investigação mais ampla. Quando o tema escolhido é bastante genérico, tornam-se necessários seu esclarecimento e delimitação, o que exige revisão da literatura, discussão com especialistas e outros procedimentos. O produto final deste processo passa a ser um problema mais esclarecido, passível de investigação mediante procedimentos mais sistematizados. (GIL, 2008, p. 27)

Portanto, procura-se entender o que já tem sido ou é recorrentemente considerado nos estudos sobre a relação entre cooperativismo/associativismo e transporte alternativo de van ou kombi, para com isso delinear possíveis lacunas para estudos futuros, quer dizer, o que ainda precisa ser focalizado para o tema proposto.

Embora tenha um caráter exploratório, a pesquisa é direcionada por uma pergunta e objetivos que orientarão o que buscamos apreender do material analisado. Por isso, caracterizamos essa pesquisa bibliográfica e exploratória como uma revisão sistemática. Segundo Castro (2001), a pesquisa deve ser planejada de maneira que responda uma pergunta específica e que utilize métodos explícitos e sistemáticos para identificar, selecionar e avaliar criticamente os estudos, e para coletar e analisar os dados destes estudos incluídos na revisão.

Ao questionar quais aspectos sobre cooperativismo/associativismo têm sido abordado em pesquisas sobre transporte alternativo de van/kombi, acrescenta-se também como o cooperativismo é entendido pelos motoristas/cooperados, quais sentidos têm sido atribuídos ao cooperativismo e mesmo se essas questões têm aparecido de forma implícita nos estudos.

Considerando o delineamento metodológico para a pesquisa bibliográfica, a princípio, definiu-se como pergunta e objetivo da pesquisa: investigar quais os aspectos sobre cooperativismo/associativismo têm sido considerados nas pesquisas que abordam transporte alternativo de van/kombi. Tal recorte de tema, pergunta e objetivo também tem como perspectiva estabelecer os critérios de inclusão e exclusão dos textos que foram selecionados.

Inicialmente, foram consideradas como plataformas de busca apenas o Catálogo de Teses e Dissertações da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES)[2] e a Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD)[3], definindo-se como termo de busca “transporte alternativo”. Obviamente que se optou pelo uso da temática principal como termo de busca. Justifica-se o uso de apenas um termo de busca porque mesmo sem utilizar filtros, como ano ou outros termos

[2]O BTD da Capes é uma plataforma que tem como objetivo facilitar o acesso a informações sobre teses e dissertações defendidas junto a programas de pós-graduação do país, além de disponibilizar informações estatísticas acerca deste tipo de produção intelectual, e faz parte do Portal de Periódicos da Instituição. (CAPES – BANCO DE METADADOS, 2020)

[3]O IBICT desenvolveu e coordena a Biblioteca Digital Brasileira de Teses e Dissertações (BDTD), que integra os sistemas de informação de teses e dissertações existentes nas instituições de ensino e pesquisa do Brasil, e também estimula o registro e a publicação de teses e dissertações em meio eletrônico. (IBICT, 2021)

conjugados, apareceram poucos trabalhos. Número satisfatório para realizar uma análise para definir a inclusão ou exclusão.

Ao proceder as buscas, conforme Quadro 1, obteve-se 32 resultados na BDTD e 40 no Catálogo de Teses e Dissertações da Capes, totalizando 72 trabalhos sobre a temática principal.

Em seguida, procedeu-se à análise inicial dos títulos dos trabalhos e resumos. Para um resultado de maior eficácia a fim de responder ao problema da presente pesquisa, ficaram estipulados como critérios de inclusão dos trabalhos os seguintes pontos:

I. Relação entre transporte alternativo e cooperativismo/associativismo;
II. Relações de trabalho;
III. Transporte de vans;
IV. Transporte interurbano;
V. Ser um estudo de caso.

E como estratégia de eliminação/exclusão foram utilizados os seguintes critérios:

I. Transporte alternativo com viés na sustentabilidade, a exemplo de bikes;
II. Não ter um recorte com a temática cooperativismo ou associativismo;
III. Considerar como transporte alternativo táxis e mototáxis.

Por conseguinte, considerando os critérios de exclusão e inclusão acima citados, após a leitura do título e resumo, além de levar em conta a duplicidade de alguns dos estudos encontrados, foram excluídos 64 das teses e dissertações encontradas.

Quadro 1 – Filtro de teses/dissertações para análise

Base de dados	Palavra-chave	Filtros	Trabalhos localizados / Data da pesquisa	Excluídos após a leitura de título e resumo	Excluídos após a leitura completa	Selecionados
Biblioteca digital de teses e dissertações	Transporte alternativo	Teses e dissertações	32 (19/07/2021)	25	4	3
Catalogo de teses CAPES	Transporte alternativo	Teses e dissertações	40 (19/07/2021)	39	-	1

Fonte: Elaborado pela autora, 2022

Com o fim da filtragem, foi realizada a leitura completa dos trabalhos selecionados a fim de analisar conforme a temática. Como Marconi e Lakatos (2002) refletem

> É a atividade intelectual que procura dar um significado mais amplo às respostas, vinculando-as a outros conhecimentos. Em geral, a interpretação significa a exposição do verdadeiro significado do material apresentado, em relação aos objetivos propostos e ao tema. Esclarece não só o significado do material, mas também faz ilações mais amplas dos dados. (MARCONI E LAKATOS, 2002, p. 35)

Após a leitura completa dos trabalhos, observando para que as dissertações/teses pudessem responder à questão principal da pesquisa, foram excluídos quatro textos, pois não retratavam como elemento protagonista, cooperativas e associações.

Inicialmente, a análise foi dividida em cinco etapas. A primeira foi feita a extração de informações-chave dos trabalhos científicos como: título, tipo de trabalho acadêmico, autor, ano e abordagem metodológica (quadro 3, p. 43)[4]. A segunda etapa é o recorte do objetivo dos textos e síntese dos resultados (quadro 4, p. 44-45), a fim de nortear a extração dos dados para análise.

A terceira etapa foi a designação de cada trabalho feito, conforme o quadro 5 (p. 47-48), através da identificação do tipo de organização, como os motoristas se

[4] Os quadros e figuras citados são referentes a análise de dados feita na seção 4 deste trabalho.

identificam dentro do movimento, possibilidades e desafios que o cooperativismo representa. Posteriormente a quarta etapa, a figura 3 (p. 49), retrata os caminhos percorridos pelos sujeitos da pesquisa, através de perguntas norteadoras, como ‘onde estão?’, o que ainda está em busca?’, ‘já conseguiram formalizar?’, ‘como conseguiram formalizar?’. E por fim a quinta etapa, foi feita a identificação dos princípios cooperativistas/associativistas (quadro 6, p. 52), com o intuito de distinguir os mais presentes e os mais ausentes segundo os trabalhos.

3 ASPECTOS TEÓRICOS

3.1 Transporte informal e alternativo

O transporte é um elemento privilegiado de mudança, num momento em que há novas demandas de mobilidade no que se refere ao volume e direcionamento de fluxos, permite dinamizar a circulação de ideias, mensagens, produtos e dinheiro (MAMANI, 2004).

Segundo os autores Ferraz e Torres (2004, p. 10),

> O aparecimento quase simultâneo do transporte público em várias cidades decorreu da Revolução Industrial. A produção de bens, até então feita de forma artesanal e semiartesanal, nas próprias casas dos trabalhadores e com ferramentas rudimentares, passou a ser realizada com a ajuda de máquinas e ferramentas especiais que ficavam nas fábricas, obrigando os operários a se deslocar diariamente de suas casas às fábricas.

A história do desenvolvimento dos centros urbanos está diretamente relacionada à evolução do transporte. Os meios de transporte disponíveis têm grande influência na localização, tamanho e características da cidade, bem como nos hábitos da população (FERRAZ E TORRES, 2004). Os autores ainda dizem que

> Com o surgimento dos ônibus e automóveis, que permitiam velocidades maiores, as cidades puderam crescer ainda mais. Também contribuíram para crescimento das cidades o transporte ferroviário e a construção de vias expressas, onde os veículos podem desenvolver velocidades muito maiores do que nas ruas comuns. (FERRAZ E TORRES, 2004, p. 22)

A mobilidade é um atributo importante para a compreensão da capacidade do sujeito de movimentar-se pelo espaço, envolvendo fluxos constantes. Logo, deve ser concretizada de forma adequada através da atuação de poderes públicos e privados que proporcionem condições suficientes para a existência efetiva dessa mobilidade (COSTA, 2016).

As atividades comerciais, industriais, educacionais e de entretenimento essenciais à vida urbana moderna, só podem ser realizadas quando as pessoas são deslocadas. Deste modo, o transporte urbano é tão importante para a qualidade de vida das pessoas quanto água, esgoto, luz, telefone e outros serviços. Não há dúvida de que a mobilidade é um fator norteador do desenvolvimento urbano. Proporcionar mobilidade suficiente para todas as classes sociais é uma ação indispensável no processo de desenvolvimento econômico e social urbano (PARREIRAS, 2008).

É relevante salientar que o deslocamento de pessoas, bens e serviços continua sendo o maior. Esse fenômeno é visível, pois sem deslocamento não existe fluidez. Nesse sentido, não se deve discutir apenas possibilidades, mas também ações e comportamentos. Assim, o movimento no espaço é considerado um movimento de fluidez inerente. (COSTA, 2016).

O transporte coletivo facilita o deslocamento das pessoas sem carros, democratiza os deslocamentos urbanos para quem não possui carro ou para aqueles que não querem ou não podem usar, como deficientes, adolescentes, pessoas que não sabem dirigir, etc. Ao alcançar o deslocamento, o transporte coletivo tornou-se uma ferramenta extremamente importante para a democratização do espaço urbano e a formação do espaço urbano. Além desses atributos, o transporte coletivo é uma solução de deslocamento eficiente e socialmente justa para pessoas de baixa renda em países desenvolvidos e em desenvolvimento (BARBOZA *et al.*, 2003). Só é reconhecido pelo Estado como um transporte público intermunicipal operado entre duas ou mais cidades e aberto ao público por empresa com a qual possui contrato de concessão. Essas empresas que possuem o consentimento do Estado podem executar o serviço continuamente, coletar passagens - taxas predefinidas pelo Estado ou Órgão Responsável -, pegar passageiros em locais pré-determinados durante a viagem, de acordo com o itinerário e horário especificado pela agência responsável, e passageiros de ida e volta com grupos diferentes e usar o terminal de ônibus como ponto de embarque e desembarque (ROQUETTE, 2016).

Para Vasconcelos (2009, p.48)

> O transporte coletivo convencional, é um segmento formado pelos empresários, os quais, ao longo de décadas, vem influenciando, decisivamente, na política de transporte, em função do seu poder econômico e organização política.

Entretanto com a insuficiência de transporte e as precárias condições do serviço fazendo parte do cotidiano do transporte coletivo, torna-se passível o surgimento de alternativas que ocupem essas lacunas deixadas pelo serviço de transporte convencional. Diante disso, a demanda por transporte público é grande e suas condições são instáveis, o que torna o contexto determinante para o surgimento do transporte alternativo.

Os transportes alternativos têm alcançado grande expansão e integração em algumas áreas com insuficiência de serviços de transporte público convencional. Porém, na ausência de fiscalização, presta serviços de transporte às pessoas e, por vezes, a sua mobilidade depende apenas deste serviço. (VASCONCELOS, 2009).

O surgimento do transporte alternativo deve-se principalmente ao fato de as empresas regulares não poderem oferecer um transporte que atenda às necessidades dos usuários, ou mesmo ser omitido, visto que apesar da crescente demanda por expansão e melhoria da frota, as variações nas cotações de transporte foram insuficientes às modificações na oferta de transporte por parte das empresas oficiais de ônibus e até por parte do sistema governamental (SILVA, 2010, p. 56).

O aparecimento e expansão desses serviços principalmente feitos por kombis, vans e micro-ônibus, quais são chamados de veículos de pequeno porte, foi a partir da década de 1990, baseado nas mudanças do contexto do sistema de transporte público (BARBOZA *et al.*, 2003). Como Mamani (2004) afirma, “um serviço de transporte coletivo de passageiros em áreas urbanas, realizado sem autorização ou concessão dos poderes concedentes locais”.

Alguns fatores que levaram ao surgimento e crescimentos dos transportes alternativos, de acordo com Barboza *et al.* (2003) foram

> À abertura econômica dos anos 90 proporcionou a entrada de veículos importados com preços atraentes e facilidades de financiamento. Além disto a moeda valorizada frente ao dólar tornou estes artigos mais acessíveis; pequenos investidores vindos da crise do emprego e dos programas de demissões voluntárias (PDVs) procuravam no mercado ilegal um ramo atrativo para investirem suas indenizações e poupanças; um nicho de mercado estava aberto devido à baixa

> qualidade do serviço regular de transporte e a pouca ou nenhuma fiscalização exercida por órgãos gestores frágeis e/ou omissos; e os pequenos investidores apostaram neste mercado atraente e possível para novos entrantes.

Dessa maneira, Mamani (2004) reflete que a caracterização do transporte alternativo no setor informal não pode ser neutra. Como Souza (2006) traz

> (...) o empresário não encara o transporte coletivo como um serviço público, como uma delegação do Estado para que preste um serviço. Ele se considera "proprietário" do sistema. Desta forma, quem quer que passe a concorrer com ele está errado e deve ser repreendido. O Poder Público deve atuar no sentido de evitar uma concorrência na linha dele". Dentro dessa concepção existe, evidentemente, uma dicotomia: um é o formal, o outro é o informal, o clandestino, o pirata, o ilegal. Esta mesma ótica não só tem predominado nas empresas do setor como também na perspectiva do Poder Público e numa grande parte dos técnicos da área de transporte. (SOUZA, 2006, p. 29)

Dado que essa nova modalidade marginalizada, configurada como clandestina e/ou irregular, influencia os aspectos sociais, culturais, econômicas, e de mobilidade. Ponderando as implicações causadas na estrutura do mercado de trabalho, devido à grande taxa de desemprego. O que traz a ideia que o setor informal constitui-se numa "fonte de renda de fácil acesso em momentos de recessão econômica" (SOUZA, 2006, página).

Sobretudo, Mamani (2004, p. 330) indaga que

> O informal, porém, não pode ser estudado como um setor e, sim, como diferentes instâncias heterogêneas de relações sociais e econômicas não formalizadas. Deve ser pensado, portanto, em relação às formas dominantes ou hegemônicas de organização das atividades econômicas.

Como afirma Souza (2006, p. 29-30) quando diz que

> (...) este transporte representa uma grave ameaça ao sistema de transporte público, enfatizado como um serviço público de caráter essencial, que não se configura como atividade de livre iniciativa e, portanto, sua operação possui uma série de pré-requisito: é regulada, segue exigências legais e arca com encargos sociais específicos. Neste setor, opera-se em determinadas situações, por vezes, não rentáveis, para cumprir determinações dos órgãos de gerência. Assim, qualquer tipo de operação que não siga as exigências legais se caracteriza como concorrência desleal e predatória. Tomando por base estas proposições o transporte por veículos de pequeno porte

> geralmente é visto como opositor, informal, representando uma ameaça ao sistema de transporte público urbano do país.

Portanto, o mesmo autor ressalta que “a informalidade não ofereceria uma condição digna para os trabalhadores, já que estimula uma constante repressão que não pode ser aceita. Assim, os “alternativos” buscam a legalização e a regularização do serviço prestado” (MAMANI, 2004).

Dada a complexidade do tema, a expansão ilimitada dessas unidades de transporte tem gerado grande polêmica em órgãos públicos, empresas e meio acadêmico. Em geral, dada a série de problemas que tem causado nas áreas urbanas, principalmente por não cumprir as normas tradicionais de transporte público, essa atividade é considerada crime (SOUZA, 2006).

E para isso, como falam Barboza *et al* (2012)

> As regulamentações adotadas pelo poder público municipal e estadual foram, em grande medida, provenientes da pressão dos órgãos de classe e operadores autônomos agrupados em associações, cooperativas e sindicatos. O agrupamento de operadores autônomos em cooperativas deu-se por exigência do regulamento estadual de 1988, facilitando com isso a organização dos operadores em entidades sociais representativas.

A regulamentação é fundamental para a organização dos serviços de transporte e para garantir a gestão de todos os controles necessários, ou seja, é necessário combater as ineficiências, para o que devem ser efetuadas alterações operacionais ao sistema. Ainda afirma Câmara (1998, p. 26) que

> Os procedimentos legais para a regulamentação dos serviços de transporte público coletivo dependem sempre das classificações dos administrativistas, o serviço poderá ser executado de forma centralizada, ou seja, pelo próprio Município ou por via de outorga ou por de delegação.

Entretanto, a omissão do poder público na fiscalização significa, por um lado, a falta de controle sobre os aspectos básicos de horário, itinerário, lotação, tarifa, segurança, conforto e qualidade do serviço prestado aos usuários. Por outro lado, devido à insegurança dos trabalhadores cujas atividades são uma opção de sobrevivência, face à crise do desemprego que assola o país, e ao mesmo tempo, produzindo novas formas de inclusão nos empregos “clandestinos” e “marginais”, ao

passo que esses mesmos trabalhadores ocupam uma posição de exclusão, no mercado de trabalho regulamentado (VASCONCELOS, 2009).

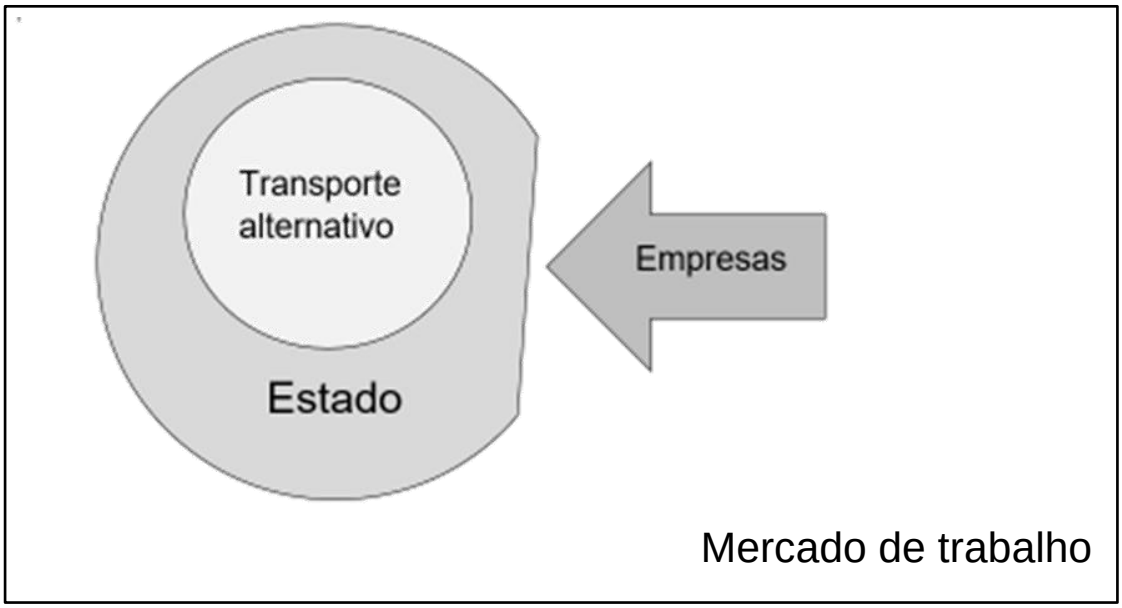
As empresas concessionárias de serviços regulares de transporte, vistas como as principais “vítimas”, pressionam o Estado e seus órgãos competentes para que tomem as medidas cabíveis com o objetivo de erradicar o transporte irregular. Portanto, o Estado tomou medidas para encontrar soluções que beneficiassem os transportadores convencionais, sem considerar o papel estabelecido dos transportadores informais na mobilidade socioespacial. Percebe-se que o comportamento do Estado tende a manter a exclusividade dos serviços de transporte nas mãos de poucas pessoas, ou seja, empresas formais que sempre foram concessionárias da linha principal, negando importância dos serviços prestados pela operadores informais (ROQUETTE, 2016).

Para Vasconcelos (2009) o estado está politicamente envolvido na reprodução do capital, pois é o responsável pelos elementos da gestão do tráfego urbano, sendo responsável por definir conforto, confiabilidade, tarifas, viagens e demais serviços afins, regras e normas para desenvolver as concessões para a prestação destes serviços públicos necessários. Como reflete, quando afirma que

> (...) O Estado é um elemento fundamental na reprodução do capital e na relação entre empresários e trabalhadores autônomos que operam o transporte alternativo. A postura do Estado, frente a expansão do transporte alternativo, se desenvolve, com efeito, de diversas maneiras: primeiro, através de uma ação coercitiva; segundo, pelo bloqueio legal de atos proibitivos. Entretanto, a gestão estatal se constitui através das relações de forças sociais e políticas. Assim sendo, essas medidas, de certa forma, provocam uma reação, por parte dos operadores do transporte alternativo, forçando o Estado a, também, atender parte das reivindicações dos trabalhadores e terceiro, as regulamentações legais, do direito à utilização dos serviços de transporte alternativo, em nível estadual. (VASCONCELOS, 2009)

A Figura 1, a seguir, busca representar a relação entre os atores envolvidos com o transporte alternativo.

Figura 1 – Relação de conflito que dificulta a regularização do transporte alternativo



Fonte: Elaborado pela autora, 2022

Como a figura 1 ilustra, a partir do momento em que as empresas de transporte urbano percebem o risco de perder o mercado consumidor, elas formulam estratégias para garantir seu domínio no setor. Essas empresas se reorganizam e diversificam os serviços que prestam. Deste modo, a inovação e a modernização são introduzidas de acordo com necessidades específicas para garantir que o espaço não seja ocupado por investidores que não sejam investidores tradicionalmente reconhecidos pelo governo. Nesse processo, o poder público assumiu uma função fundamental no desenvolvimento do controle social, pois ao assumir a gestão das políticas básicas, no caso do transporte, as mudanças introduzidas no sistema aparecem no discurso do interesse geral, mas a premissa é que estes interesses gerais coincidem com os interesses dos setores dominantes do transporte urbano (VASCONCELOS, 2009).

Portanto, segundo Mamani (2004), os "alternativos" têm a capacidade de negociar, reivindicar e afirmar-se como agentes sociais eficazes. Essa descoberta contradiz a noção clássica sobre a capacidade política dos trabalhadores informais. Percebe-se a capacidade de organização dos proprietários de caminhões que, além de cumprirem as "tarefas típicas do sindicato", também conseguem “Regular o acesso e as condições de funcionamento das suas atividades”. Assim, conforma-se um fenômeno que não era conhecido até recentemente, com uma ampla gama de possibilidade de servir de modelo para outras partes da economia da cidade.

3.2 Trabalho informal/alternativo

A falta de carteira assinada, de direitos trabalhistas previstos em lei e benefícios previdenciários, como licença-maternidade, auxílio-doença são características do trabalho informal, que surgiu como um novo padrão no processo de transformação que vem acontecendo no mundo do trabalho ao longo dos anos. Essas mudanças se devem ao processo de globalização, o que traz novas possibilidades de mercado e interações, e consequentemente novas alternativas empregos. Dado a isso, a extração da mais-valia direta ou indiretamente de sua força de trabalho, pode configurar-se como exploração direta entre capital e trabalho (ALVES, 2001).

Para Neri e Fontes (2010) o problema do trabalho no Brasil não se limita ao desemprego ou à quantidade de trabalho disponível, mas principalmente à qualidade do trabalho. Emprego não registrado e trabalho autônomo em comparação com o emprego formal, sua renda oscila com maior risco, pois não possuem um salário mínimo e seus ganhos podem ser interrompidos por ações de fiscalização e outros fatores que impactam nas atividades laborais de trabalhadores informais/autônomos. Dessa forma, no que diz respeito aos trabalhadores autônomos, uma vez que seu lucro depende da compra e venda de bens e serviços, eles estão mais suscetíveis aos fatores sazonais. O empreendedorismo muitas vezes requer investimento. Se a empresa falir, os indivíduos podem perder seu capital social e incorrer em passivos para si próprios.

Assim reflete Pochmann (2009) que um ponto de inflexão no ritmo de expansão econômica do Brasil significa aumento do desemprego, juntamente com a degradação de alguns empregos existentes, especialmente no setor privado. A informalidade ocupacional tende a aumentar devido à falta de um sistema universal de segurança de renda para todos os desempregados. Como resultado, um segmento de trabalhadores desempregados tende a exercer atividades com o objetivo de obter alguma renda de subsistência, geralmente por meio de trabalhos precários. Ao aceitar contratos informais para empregar sua força de trabalho, os trabalhadores ficam abaixo dos níveis mínimos estabelecidos pela legislação social e trabalhista vigente. Além da expansão do trabalho informal, os salários dos ocupados também caíram. Isso tende a aparecer mais fortemente nos salários dos trabalhadores informais.

Essa situação também reflete os danos imediatos ao mercado de trabalho, com demissões em massa de trabalhadores e a crescente informalidade do setor,

prejudicando diretamente direitos trabalhistas anteriormente conquistados (MARASCA *et al.*, 2017). O processo de trabalho estruturalmente precário terá grandes mudanças na vida desses sujeitos e na forma como eles se reestruturam profissionalmente, pois essas mudanças levarão ao aumento da necessidade de autoemprego, ao mesmo tempo em que aumentará a informalidade no setor, produzindo profissionais privados de direitos sociais e trabalhistas, situação que deixou de ser considerada um retrocesso no país em relação a direitos e obrigações anteriormente adquiridos (ANTUNES, 2010).

De acordo ao IBGE ocorreram elevações significativas no número de pessoas desempregadas no Brasil no período entre 2012-2021, principalmente a partir do primeiro trimestre de 2016, conforme a figura 2. Os desafios que o Brasil passou a enfrentar na área de legislação trabalhista sobre questões laborais são enormes, uma vez que, ocorreu em 2017 uma das reformas trabalhistas mais importantes.

Figura 2 – taxa de desemprego entre 2012 e 2021

Fonte: IBGE – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua mensal, 2021.

De acordo com a Lei 13.467/2017[5], que modificou Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) aprovada pelos Decretos nº 5.452 de 1º de maio de 1943 e Leis nº

[5] A reforma trabalhista mudou as regras relativas à remuneração, plano de carreira e jornada de trabalho, entre outras. A norma foi aprovada para flexibilizar o mercado de trabalho e simplificar as relações entre trabalhadores e empregadores. Mudanças acrescentadas a nova reforma foram: Os acordos coletivos passaram a prevalecer sobre a legislação. Com isso, o que for acertado entre empregado e empregador não é vetado pela lei, respeitados os direitos essenciais como férias e 13º salário; O pagamento da contribuição sindical, equivalente a um dia de trabalho, deixou de ser obrigatório; A jornada de trabalho, antes limitada a 8 horas diárias e 44 horas semanais, pode ser agora pactuada em 12 horas de trabalho e 36 horas de descanso, respeitadas as 220 horas mensais; As

6.019 de 3 de janeiro de 1974, 8.036 de 11 de maio de 1990, e 8.212 de 24 de julho de 1991 anos, a fim de adequar a legislação às novas relações de trabalho.

No marco do direito trabalhista brasileiro, há uma lógica que tenta reduzir a noção de que a venda de mão de obra é uma relação entre pessoas e substituí-la por uma visão que vê essa venda como uma relação entre coisas. O trabalho não é uma mercadoria qualquer, pois não pode ser separada a pessoa do trabalhador. Por exemplo, os trabalhadores que são vendedores de mão de obra não podem controlar sua oferta, não podem armazená-la e não podem esperar por melhores condições de mercado para fornecer seus bens porque sua demanda é mais rígida. Essas propriedades introduzem desigualdade nas relações de poder que existem no mercado. Assim, a função do direito do trabalho é demarcar um quadrante no âmbito do direito do trabalho, onde o espaço de negociação livre pode entrar em jogo (CARVALHO, 2017).

A terceirização do processo produtivo, inclui a transferência de determinadas etapas da produção para serviços de terceiros, aliado ao desemprego estrutural gerado pela inovação tecnológica, é responsável pela desintegração do mundo do trabalho, expondo a classe trabalhadora a um contexto global. Esta desregulamentação de direitos é sistematicamente relevante no contexto da globalização do ambiente econômico, e as respectivas "flexibilidades" das relações laborais decorrem de argumentos que pressupõem a igualdade de tratamento de todas as partes e a consideração da autonomia dos trabalhadores (ANTUNES *et al,* 2019).

De fato, o sistema do capital do século XXI enfrenta uma crise de civilização, baseada em sua expansão predatória e infinita, a insustentabilidade de seu funcionamento se manifesta em uma série de crises: ambiental, climática, alimentar, energética, financeira, o mundo do trabalho em crise social e sensorial profunda. No contexto dessa transformação, crises e riscos constituem um mundo social dominado pela expansão da lógica do capital em detrimento da lógica das necessidades humanas. A rigor, essa lógica da expansão de capital sem limites e controles,

férias, de 30 dias corridos por ano, agora podem ser parceladas em até três vezes; Possibilidade do trabalho intermitente, com direito a férias, Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), contribuição previdenciária e 13º salários proporcionais. O salário não pode ser inferior ao mínimo, nem aos vencimentos de profissionais na mesma função na empresa; Grávidas e lactantes só poderão trabalhar em locais com insalubridade de grau médio ou mínimo. Mesmo assim, se for por vontade própria e desde que apresentem um laudo médico com a autorização. Fonte: Agência Senado, 2019

precisamente na era contemporânea do capitalismo, ressalta e intensifica suas tendências destrutivas, minando a todo custo as condições básicas da existência humana e colocando o planeta em risco (CARVALHO, 2019).

Então, Carvalho (2014) reflete que

> É preciso enfatizar que esta precarização laboral ampliada adentra os diferentes domínios da vida, capturando a própria subjetividade dos homens e mulheres trabalhadores/as, nesta nova ordem do capital. Assim, a precarização do trabalho que ocorre hoje, no século XXI, sob o capitalismo global, seria não apenas precarização do trabalho, no sentido da força-de-trabalho como mercadoria, mas seria também a precarização do homem-que-trabalha, no sentido de precarização existencial, atingindo o homem como ser genérico. (CARVALHO, 2014, P. 228)

A flexibilidade do trabalho pode ser entendida como a diversificação da forma como os empregadores contratam trabalhadores, à medida que as formas padrão de emprego declinam: emprego em tempo integral, por tempo indeterminado. No Brasil, por exemplo, caracteriza-se pela jornada de 44 horas semanais, e os contratos por tempo indeterminado sob as diretrizes da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) são válidos para a maioria das categorias de trabalhadores. Já o trabalho alternativo se configura com jornada reduzida/meio período, temporário, trabalho com tempo determinado, trabalho domiciliar, trabalho sazonal, consultoria, contratação por meio de agência ou prestador de serviço, denominados trabalhadores terceirizados, e autônomos denominados freelancers e o termo ultimamente usado Pessoa Jurídica (PJ) (FARIA E RACHID, 2006).

Para Kim *et al* (2016) a flexibilidade da organização do trabalho sugere que a globalização aumenta o poder de barganha dos empresários, pois os proprietários de capital encontram cada vez mais espaço para definir regras do mercado de trabalho e lógica de negócios para aumentar o retorno financeiro. De fato, em um período de tempo muito curto, os formatos de trabalho flexíveis ganharam força e demonstraram funcionar nessa situação. A redução de empregos estáveis e de tempo integral favorece uma gama de formas de trabalho que têm em comum a flexibilidade em termos de acordo, tempo, espaço e contratos organizacionais. Assim, dado que o trabalho flexível faz parte de um movimento de reestruturação dos processos produtivos e dos mercados de trabalho, sua disseminação acelerou o colapso, a fragmentação e a fragmentação das organizações de trabalho contemporâneas.

Para Costa (2010, p. 181)

> (...) grande parte da nova informalidade, e sobre a qual se debruça o debate contemporâneo, provém de um contingente majoritário de trabalhadores advindo de grupos sociais pauperizados, sobretudo por conta da ausência de qualificação e recursos, e que se insere em condições de trabalho das mais precárias.

A economia informal, não por seu alto grau de heterogeneidade, pode ser vista como um eufemismo para pobreza: a economia informal é dinâmica e gera altos níveis de renda para muitos empreendedores informais. No entanto, o conceito de pobreza não pode ser entendido apenas em termos de renda, pois também está relacionado ao consumo ou acesso a serviços como qualidade de moradia, acesso à educação, política de saúde coletiva, enfim, o conceito de direito e cidadania. Esses aspectos referem-se às escolhas políticas de uma sociedade e o mecanismo pelo qual ela surge e distribui sua riqueza. Isso é basicamente o campo do conflito de classes políticas (COSTA, 2010).

Dessa forma, é possível compreender que o trabalhador flexível tem uma relação triangular envolvendo seu empregador, a empresa que contrata o serviço e a pessoa que presta o serviço. Autônomos são indivíduos que possuem os recursos necessários para realizar seus trabalhos. Em outras palavras, ele é trabalhador e empresário ao mesmo tempo. Por outro lado, os trabalhadores a tempo parcial adaptam-se ao trabalho por turnos, e o tempo utilizado no processo pode variar, embora não seja igual ao número de horas de trabalho envolvidas num horário de trabalho a tempo inteiro (KIM *et al*, 2016).

3.3 Cooperativismo e associativismo no contexto do transporte alternativo

O associativismo e o cooperativismo são práticas sociais com validade atual e relevância para as realidades mundiais em mudança. A sua percepção econômica confere-lhe importância política e social. Para muitas pessoas ou grupos sociais hoje, a associação e cooperativas são, mais uma vez, elementos essenciais na construção de seus espaços de vida (FRANTZ, 2012).

Neste sentido, as associações, de acordo com o art. 53 do Código Civil, se constituem pela união de pessoas que se organizam para fins não econômicos. Essas organizações são entidades de direito privado; formadas pela união de duas ou mais

pessoas que possuem objetivos em comum; não possuem finalidade lucrativa; o patrimônio é constituído pela contribuição dos associados, doações e subvenções; não há distribuição de sobras entre os associados; os fins da associação podem ser alterados livremente em assembleia (BERTOLDO e ALVES, 2015).

O associativismo é o princípio do desenvolvimento social. Dominado pelos princípios da liberdade, democracia e solidariedade – porque a adesão é tão livre quanto a saída – baseia-se na igualdade entre seus membros e simboliza os esforços dos membros para se reunir em torno dos interesses do grupo. É uma forma de unir pessoas, comunidades e profissões que buscam atingir um objetivo comum, estabelecer sua própria personalidade jurídica, sem ganho financeiro (PRATTES, 2013).

Para Lüchmann *et al.* (2017) o associativismo corresponde a um fenômeno amplo e complexo que inclui, além dos movimentos sociais, pequenos e médios grupos, bem como grandes sindicatos, organizações educacionais e empresariais. A perspectiva relacional é proeminente, tanto no que diz respeito ao reconhecimento de desigualdades e relações de poder no âmbito da associação, quanto em relação a associação com outros âmbitos e formas organizacionais, como estados e mercados.

O papel das associações no desenvolvimento das virtudes democráticas – cooperação, confiança, comunicação e espírito público – é central. Para esta forma de analisar, as associações ou redes de engajamento cívico reduzem o comportamento oportunista, promovem um sentimento de pertencimento coletivo e geram práticas colaborativas que são a espinha dorsal da vida democrática. Aqui, há uma preferência clara, uma associação com uma base mais horizontal e expressão face a face (LÜCHMANN, 2014).

As cooperativas, por sua vez, são sociedades de pessoas que têm interesse comum; necessariamente contribuem entre si para a execução das atividades econômicas; fornecem bens ou serviços e não visam ao lucro. Não sujeitas à falência, são constituídas para prestação de serviços aos seus associados (BRASIL, 1971).

A experiência de Rochdale[6] não desencadeou o movimento cooperativo, mas tornou-se um modelo organizacional para superar muitas dificuldades práticas de

[6] No final do século XVIII, durante a Revolução Industrial, a jornada de trabalho das pessoas entrou sob o controle da indústria. Embora seu salário seja baixo, isso significa, no entanto, a monetização da economia familiar e menos tempo gasto produção própria de alimentos. Sendo o fim da economia de necessidades e o início da economia da demanda interesses, por meio de relações de mercado. Com os relacionamentos cada vez mais influenciados pela lógica interesses do capital. Essas mudanças

cooperação no contexto da realidade dos tempos em que a revolução industrial capitalista estava florescendo. Em um momento de profundas mudanças e transformações impostas aos trabalhadores pela Revolução Industrial, a iniciativa dos tecelões Rochdale tem se manifestado historicamente como uma tentativa econômica de fornecer soluções para os principais problemas de seu sustento econômico por meio do cooperativismo de consumo. A longo prazo, argumenta-se que esse movimento cooperativo pode liberar completamente o trabalho do domínio dos interesses do capital (FRANTZ, 2012).

> A experiência de Rochdale foi de natureza prática e não utópica, procurando reduzir custos e garantir o abastecimento. Pela via do consumo a baixo custo, buscavam melhorar a renda das famílias. Não foi uma experiência fundada na visão do socialismo utópico, e sim baseada no pragmatismo da sobrevivência. Adotou uma posição defensiva prática, dentro da ordem, pela integração ao mercado. Abandonou a posição defensiva do movimento anticapitalista dos socialistas utópicos. Por essa razão, adotou métodos e instrumentos racionais de orientação como: venda à vista; precisão nos pesos e medidas; atenção à qualidade da mercadoria; dividendos na proporção das compras e juro sobre o capital dos associados. Procurou corrigir distorções das práticas cooperativas, diante da realidade do mercado (FRANTZ, 2012, p. 18 *apud* BURR, 1965).

Percebendo a importância do cooperativismo, o governo logo se dispôs a promulgar e sancionar leis para facilitar o movimento diante do ciclo de crescimento do país. Assim, visualiza-se a relevância de incentivar o trabalho conjunto entre as diferentes classes, visando reduzir problemas sociais, econômicos, culturais, etc (ARAÚJO E SILVA, 2011). Nos últimos 50 anos, o cooperativismo no Brasil tem se caracterizado pela criação de um sistema de organizações cooperativas sob a Lei 5.764/71. Um marco importante, seja pela legislação que estabelece parâmetros para a ação cooperativa, seja pela duplicação de iniciativas no último quartel do século XX (VASCONCELOS, 2021).

---

também trouxeram sérios problemas alimentares. para a classe trabalhadora. O problema do consumo, da alimentação, tornou-se um dos mais agudos em vários aspectos. Com isso, a história do movimento cooperativo apresenta muitos teóricos e nas mais variadas experiências cooperativas. Inspirado em experiências utópicas, em 1844, em Rochdale, Inglaterra, nasceu o cooperativismo moderno. Diante de sérios problemas, como desemprego, escassez de alimentos e baixos salários, após o fracasso da greve, nasceu a ideia de organizar uma cooperativa com capital próprio. A iniciativa dos *Rochdale Weavers* foi uma das experiências mais extraordinárias da história do cooperativismo moderno. É considerada uma experiência matricial do cooperativismo moderno. A experiência de Rochdale não iniciou o movimento cooperativo, mas tornou-se no contexto dos tempos em que a revolução industrial capitalista estava florescendo, esse modelo organizacional superou com sucesso muitas dificuldades práticas de cooperação. (FRANTZ, 2012, p. 17-18)

Embora sejam muito parecidas e até mesmo utilizadas juntas, as cooperativas e associações, são modalidades diferentes de organização. Conforme o quadro 2, é possível distinguir algumas destas diferenças.

Quadro 2 – Diferenças entre cooperativa e associação

Critério	Cooperativa	Associação
Natureza	Econômica	Assistência social, educacional, cultural, representação política, defesa de interesses de classe, filantropia
Órgão de registro	Junta Comercial	Registro civil de pessoas jurídicas (cartório)
Constituição	Limite mínimo de 20 ou 7 associados (cooperativas de trabalho), sendo excepcionalmente permitida a admissão de pessoas jurídicas	Limite mínimo de 2 associados, sendo vedada a admissão de pessoas jurídicas
Admissão	Vinculada à atividade econômica	Desvinculada da atividade social
Capital social	Existente	Inexistente
Legislação aplicável	Legislação específica: Lei 5.764/1971 (Lei Geral do Cooperativismo); Lei Complementar 130/2009 (Cooperativas de Crédito); Lei 12.690/2012 (Cooperativas de Trabalho); e Lei 9.867/1999 (Cooperativas Sociais)	Código Civil
Regime tributário	Não são imunes de tributos. Há o pagamento de tributos na pessoa do cooperado quando configurem fato gerador tributário (por exemplo: IRPF, ICMS, ISS, INSS)	São imunes de impostos sobre o patrimônio, a renda e os serviços. São, ainda, isentas de contribuições sociais (CSLL, PIS e COFINS, pagando apenas 1% sobre a folha de pagamento acerca de PIS)
Patrimônio/Capital	Associado é dono do patrimônio	O associado não é dono do patrimônio
Regime de resultados	Distribuição de sobras aos associados	Não distribui resultados
Dissolução (destinação do patrimônio)	Solução do passivo e reembolso aos cooperados até o limite das quotas-partes do capital social	Destinação à entidade congênere, de fins não econômicos
Desligamento	Demissão, eliminação e exclusão	Justa causa

Fonte: OCB, 2021

As cooperativas são sociedades de pessoas organizadas em bases democráticas que visam suprir seus membros de bens e serviços. Uma organização econômica, que não visa ao lucro, porém, também não é uma associação filantrópica.

Onde o intuito é o atendimento das necessidades econômicas de seus usuários, que criam com seus próprios esforços e riscos (BERTUOL, 2012).

De acordo com Meinen e Port (2014) os princípios cooperativistas são diretrizes para as cooperativas colocarem seus valores em prática. Em seu sistema de símbolos, estão associados às cores do arco-íris, que originalmente era usado como símbolo universal do cooperativismo. A lista destes princípios, elaborada em 1995 no Congresso da Aliança Cooperativa Internacional (ACI), continua válida até hoje e mostra que a ação cooperativa em qualquer lugar do mundo deve seguir as seguintes diretrizes básicas: adesão livre e voluntária; gestão democrática; participação econômica; autonomia e independência; educação, formação e informação; intercooperação; e interesse pela comunidade.

Para Viana e Haffner (2015) o cooperativismo nasceu como meio de geração de emprego e renda, como meio de inclusão social para trabalhadores que buscam novas formas de integração com o mundo do trabalho. De fato, pode ser considerado um motor do desenvolvimento regional, conectando as pessoas em sua busca pela geração de renda, mas também criando alternativas de trabalho ao sistema capitalista usual, pois através da cooperação e da solidariedade constitui um valor econômico que pode ser apropriado e compartilhado entre as pessoas que realmente o produzem.

Para compreender o significado da prática cooperativa, é necessário compreender o significado de cada período e o modo de produção. É preciso entender como cada indivíduo ou grupo social participa da produção e distribuição de bens ou riquezas adquiridas. Na sociedade moderna, as organizações cooperativas têm características instrumentais, mas no sentido de substituir o trabalho humano no centro. A natureza instrumental da cooperativa, somada ao esforço técnico do próprio trabalho para garantir um lugar nas relações econômicas, implica uma cultura das pessoas e não do capital. O cooperativismo moderno nasceu de uma mudança de simples organizações de ajuda mútua para organizações racionais de necessidades e interesses das pessoas. O movimento cooperativo, como fenômeno moderno, tem a ver com a salvaguarda dos interesses do trabalho humano e não dos interesses do capital (FRANTZ, 2012).

Como Oliveira (2012, p. 20) cita

> Nesse mesmo sentido, as cooperativas também são espaços de sociabilidade que podem fortalecer tipos de relações sociais não hegemônicas. O cooperativismo é uma forma de organização do trabalho, uma proposta de intervenção sobre problemas sociais, é parte de políticas públicas e envolve formas de interpretação da realidade. É, antes de tudo, um espaço de experimentação social.

Para Frantz (2012), o cooperativismo moderno[7] dá ênfase ao trabalho humano. Os colaboradores desenvolvem um comportamento comunicativo racional, do qual surgem as formas processuais da organização e a instrumentalização de seus interesses e objetivos. Organizar uma cooperativa é buscar construir poder, principalmente nas relações econômicas com o mercado. Os conceitos de solidariedade e cooperação são articulados nos espaços das questões sociais decorrentes dos processos técnicos e políticos de trabalho. Há cooperação e solidariedade nas relações sociais do processo de trabalho. Cooperação e solidariedade são práticas sociais. Como instrumento de organização econômica, o movimento de cooperação social passou a assumir dimensões que transcendiam as questões econômicas. Nesse sentido, o processo social das organizações cooperativas engloba questões sociais, políticas e culturais.

O cooperativismo permite que as pessoas recuperem a autonomia perdida por meio da mecanização da produção e da burocratização das relações de trabalho, que cria a dependência de uma sociedade do capital – representado pelas empresas comerciais –, a qual tem que sucumbir ao comando excessivo e ao capitalismo que aliena as pessoas, eliminando parte de sua espontaneidade, extraindo a mais-valia de seu trabalho em troca de lucro, coloca a vida em segundo plano tanto quanto a qualidade de vida do trabalhador. Além disso, transforma as pessoas e intervém diretamente em suas relações sociais, econômicas e culturais, levando todos a se educarem, o que exige uma reeducação de valores e perspectivas, e leva à descoberta pessoal cotidiana, revelando cooperação em perpétuas atividades em grupo. Cada cooperado torna-se a base para atingir os mesmos objetivos na

[7] A partir da experiência de Rochdale que serviu como base para o surgimento do cooperativismo moderno, tem como natureza a prática e não a utopia. O cooperativismo moderno nasceu de problemas sociais no contexto da Grande Revolução A indústria, quando a economia capitalista afirma ser um sistema hegemônico. O cooperativismo como fenômeno da modernidade surge como um movimento de defesa dos interesses do trabalho. A humanidade vai contra os interesses do capital. A lógica da cooperação moderna é a valorização do trabalho humano e a libertação do ser humano pela valorização do trabalho. Na sociedade dos tempos modernos, as cooperativas tornaram-se ferramentas no sentido de substituir Foco no trabalho humano. (FRANTZ, 2012)

sociedade e, por isso, deve se autoexaminar constantemente para alcançar o crescimento comum (ARAÚJO E SILVA, 2011).

O efeito causado pelo cooperativismo na geração de emprego e renda para a população brasileira além da necessidade de existir uma fiscalização do governo para que possam promover políticas de modernização, principalmente atividades de desenvolvimento são de relevante importância, dado que essas organizações abrangem as diferentes formas como a economia desenvolve as regiões. Essas propostas diferenciadas também são relevantes para as discussões sobre a contemporaneidade dos novos mercados que essas cooperativas buscam ingressar. Entretanto, esses arranjos de trabalhadores exigem uma ação governamental efetiva, como o monitoramento de sua formação, incentivos e políticas de publicação adequadas, mas também carecem de relações ampliadas com as universidades para ampliar o processo de formação e gerar conhecimento técnico e gerencial, bem como interagir com o mercado como ação de desenvolvimento, esses projetos tornam-se ainda mais importantes quando se percebe a real possibilidade de internacionalização desses segmentos. (VIANA E HAFFNER, 2015).

O cooperativismo surge como uma alternativa transformadora no sentido de contribuir e fortalecer e, no que tange ao transporte alternativo, perceber o seu papel, como uma forma de organização que corrobora com o movimento. Como Barboza *et al* (2012) relatam as cooperativas podem ser uma estratégia para os motoristas de transporte alternativo, pois apesar de autônomos, estão vinculados às regras do mercado, ou seja, a entrada não é totalmente gratuita, ele não pode escolher a rota a seguir, deve garantir que a rota já não pertença a um grupo ou cooperativa.

Como cita Pereira *et al* (2016)

> A grande expansão das cooperativas de transporte de passageiros (...) pode ser explicada pelo declínio das poucas empresas convencionais, que com a alta carga tributária, ineficiência operacional, além do fato de transportadores “clandestinos” estes condutores que operavam sem as devidas concessões ou regulamentação, faziam as mesmas linhas que algumas empresas, pois, à medida que aumentava o número de condutores autônomos, estes se agrupavam em cooperativas.

As cooperativas, de acordo com Pereira *et al.* (2016), aderem a regulamentos internos, fruto de acordos e de forma consensual, que orientam o comportamento de seus membros. O que torna os serviços mais confiáveis, devido à maior capacidade

de enfrentar situações adversas e manter o serviço em funcionamento, do que nos casos onde a operação seja feita por pessoas físicas não cooperadas (*apud* SANTOS e RAMOS, 2000).

Santos e Senhoras (2014, p. 367) refletem na sua pesquisa o papel das cooperativas para com o transporte alternativo de pessoas quando pontuam que

> [...] o transporte intermunicipal alternativo de passageiros, realizado através de cooperativas, é um dos meios de condução mais utilizado pela população, por conta da regularidade dos serviços oferecidos, pela maior abrangência rodoviária, pelo valor das passagens, que são mais acessíveis e pela flexibilidade da grade de horário de saída dos veículos somado com o ponto final optado pelo passageiro. Não sendo, necessariamente, que seja o terminal rodoviário, podendo neste ínterim, solicitar sua parada onde melhor lhe convier.

Uma peculiaridade das cooperativas de transporte alternativo mostrou-se ser a ausência de serviços centralizados na cooperativa, o que facilitaria o planejamento e organização das atividades, bem como o direcionamento e controle. No que diz respeito ao processo de organização do trabalho, um aspecto característico de uma organização cooperativa é a estrutura hierárquica[8]. É evidente a autonomia dos funcionários no atendimento aos clientes e a forma como a organização é gerida, o que é realizado pelo Conselho apresentado à Assembleia Geral (BARBOSA, 2010).

As cooperativas de transporte alternativo trazem mais segurança, conforto e pessoal qualificado, sendo essas as principais características que diferenciam o trabalho cooperativo de transporte de passageiros. O que os cooperados buscam na cooperativa são condições técnicas e administrativas, que não podem ser alcançadas sem o seu apoio. Nas cooperativas, recebem apoio para obter isenções e benefícios em todos os níveis de governo, melhorar as condições de sustentabilidade de suas operações, melhor distribuição de renda e se orgulham de fazer parte de um grupo de empresas que tornam o transporte público urbano uma realidade no desenvolvimento o que torna possível, em primeiro lugar, melhorar o atendimento aos usuários, seus clientes e amigos (FILHO, 2009).

---

[8] No caso de uma cooperativa ou associação, a assembleia é seu órgão principal, maior poder na tomada de decisões. A estrutura organizacional dessas organizações é composta basicamente pela assembleia geral de cooperados, pelo conselho de administração e pelo conselho fiscal, cada um com responsabilidades e competências estipuladas nos estatutos. Esses órgãos são democraticamente compostos por membros eleitos ou por todos os membros. Esse estilo de tomada de decisão garante um processo autogovernado e participativo, pois todos os membros da organização decidem e definem o plano de atividades. Eles decidem quem administrará durante qual período. (MARRA, 2021)

4 **ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DOS DADOS**

Para esta análise, foram selecionadas quatro produções acadêmicas (teses e dissertações), compreendidas no período entre 2009 e 2016. As pesquisas foram realizadas primordialmente nas regiões Norte e Nordeste. Verificou-se que todas as pesquisas explicitaram claramente o desenvolvimento do trabalho utilizando métodos qualitativos e quantitativos no percurso metodológico, deste modo foi realizada análise dos quatros textos a fim de identificar, nesse estudo, como o cooperativismo tem sido abordado nas pesquisas sobre transporte alternativo. Conforme o Quadro 3, abaixo apresentado.

Quadro 3 – Síntese das produções

Código	Titulo	Tipo de trabalho acadêmico	Autor	Ano	Região	Abordagem metodológica
M1	Avaliação da eficiência técnica no transporte alternativo de Manaus utilizando a Análise de Envoltória de Dados – DEA	Dissertação	FILHO, João Nery Rodrigues	2009	Norte	Quali-quantitativa (método *Data Envolepment Analysis* – DEA (Análise de Envoltória de Dados))
M2	A reestruturação produtiva e as novas formas de organização do trabalho: a experiência do transporte alternativo no município de Belém/PA	Tese	VASCONCELOS, Eliza Maria Almeida	2009	Norte	Qualitativa e quantitativa (pesquisa documental, revisão bibliográfica, exploratório, entrevista aberta, formulário, visitas técnicas)
M3	Entre Belém e Castanhal: rede de transportes e circuito inferior da economia	Dissertação	SILVA, Glauber Ranieri Martins da	2010	Norte	Qualitativa e quantitativa (pesquisa de campo, documental, questionário aberto e fechado, entrevistas)

Continuação...

Quadro 3 – Síntese das produções

M4	“VAI SUBIR? VAI DESCER?” Estudo sobre as dinâmicas de mobilidade espacial atreladas ao transporte alternativo de passageiros operante entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral - CE'	Dissertação	COSTA, Francisco Edson da	2016	Nordeste	Levantamento bibliográfico e historiográfico; estudo de campo e interpretação das coletas de dados (entrevistas, observação participativa, registro de imagens, aplicação de questionário); revisão bibliográfica

Fonte: Elaborado pela autora, 2022

Para orientar a extração do conteúdo, foi utilizada uma ficha, conforme mostrado no Quadro 4, composta pelos seguintes aspectos: código, objetivos da pesquisa e síntese dos resultados.

Quadro 4 – Análise dos resultados

Código	Objetivos da pesquisa	Síntese dos resultados
M1	“Avaliar a eficiência técnica das cooperativas do transporte alternativo da zona leste de Manaus utilizando uma ferramenta de análise apoiada na programação matemática.”	Traz alternativas que irão permitir às diretorias das cooperativas determinarem ações e metas que contribuam para a eficiência técnica dessas organizações, indicando quais organizações servem como referência para as ineficientes e ainda, quais fatores de produção que devem ser alterados para que as mesmas passem a ser eficientes.
M2	“Conhecer a percepção dos sujeitos envolvidos no cotidiano do transporte alternativo, as suas relações internas, sua reprodução enquanto trabalhadores e as suas relações conflituosas, tanto com a gestão pública municipal e estadual, quanto com a organização empresarial hegemônico, no sistema de transporte.”	Retrata a lacuna deixada pelo transporte coletivo convencional e o próprio Poder Público com a população local. Com o agravamento do desemprego e as precárias condições de serviço do sistema regular por ônibus foram determinantes para que se instalassem essas novas formas de prestação de serviço de transporte alternativo. Com a pressão do Poder Público local sobre os motoristas que transportavam pessoas irregularmente, foi necessário a formação de cooperativas, em busca da legalização. Contudo, percebe-se que o Poder Público local dentre o setor de transporte prevalece, beneficia e protege os interesses do capital, ou seja, a manutenção e garantia de mais valia de um grupo empresarial que tem prodigalizado um serviço de transporte que está muito aquém das expectativas da população usuária

Continuação...

Quadro 4 – Análise dos resultados

M3	“Analisar o sistema de transporte rodoviário de passageiros entre Belém e Castanhal, demonstrando quantitativa e qualitativamente a precariedade deste sistema e a necessidade de intervenção estatal no mesmo para dar suporte ao desenvolvimento regional.”	Percebe-se que existem condições instáveis em termos de conforto, espaço, tratamento e fluidez de satisfação do usuário. Os motoristas não são bem treinados nas práticas e leis de trânsito. O problema da violência contra passageiros e motoristas é agravado pela falta de segurança no trânsito, que não é exclusiva dos problemas de trânsito.
M4	“Discutir as dinâmicas a partir do estudo das características e peculiaridades do transporte alternativo de passageiros, com ênfase para seus atributos principais, bem como para a infraestrutura e fluxos de pessoas, mercadorias e capital nessa área presente.”	As atividades do transporte alternativo estão inseridas no setor de serviços e, em comparação com outras atividades (como gestão pública e comércio), sua importância para a geração de empregos formais na cidade ainda é insignificante. Verifica-se também que existem alguns fatores que dificultam a completa mobilidade espacial. Esses fatores estão relacionados à falta de alguns veículos para o transporte de pessoas na área de estudo, falta de organização dos motoristas, altas tarifas das passagens, falta de ação, apoio de políticas e poderes públicos e vulnerabilidade do setor público. A cooperação dos motoristas e o despreparo dos motoristas e trabalhadores para o transporte alternativo.

Fonte: Elaborado pela autora, 2022

Nota-se similaridade entre os trabalhos, no que tange a caracterização dos sujeitos que compõem a pesquisa, maioritariamente composta por homens que possuem pouca escolaridade (SILVA, 2010; FILHO, 2009). Além do fato de que a renda principal dos cooperados decorre da prestação de serviço como motorista alternativo e em alguns poucos casos seria como forma de renda extra. Para mais, outra similitude são os fatores que determinaram o surgimento do transporte alternativo: principalmente a “brecha” deixada por empresas de transporte convencionais, dada a incapacidade das empresas regulares de fornecer transporte que corresponda às necessidades de um local, ou mesmo “hiatos”, pois apesar da crescente necessidade de expansão e melhoria da frota, o mesmo não foi feito (COSTA, 2016; VASCONCELOS, 2009; SILVA, 2010).

Outro elemento semelhante entre os textos são as razões pelas quais os usuários de transporte alternativo optam por essa via – além do que, para uma grande parte seria a única alternativa de locomoção. O itinerário, horário, rota, segurança, conforto, confiabilidade, rapidez de deslocamento são consideradas melhores com

relação ao transporte convencional (COSTA, 2016; FILHO, 2009, VASCONCELOS, 2009; SILVA, 2010)

> (...) para se determinar a qualidade dos transportes é nível de satisfação dos usuários para com o serviço. Em nossa pesquisa constatamos que 100% dos passageiros entrevistados apontaram que um sistema de transporte de qualidade deveria suprir pelo menos dois dos seguintes fatores: 1) chegar ao destino no horário programado; 2) ter segurança durante todo o trajeto percorrido pelo veículo; 3) que os veículos sejam confortáveis (entenda-se conforto como confortabilidade do veículo e o tratamento aprazível dos operadores para com os passageiros). Isso significa dizer que transporte de qualidade corresponde em nossa pesquisa a chegar ao destino no horário programado, com segurança e conforto. (SILVA, 2010, p. 63)

Entretanto, ao passo que avaliam o transporte alternativo como melhor opção, é perceptível que a inferioridade em condições de qualidade e segurança – com relação ao transporte – para com os passageiros (SILVA, 2010; VASCONCELOS, 2009). Dessa forma, a segurança na perspectiva do transporte convencional está relacionada à qualidade, e na perspectiva do transporte alternativo está ligado a garantia de acesso.

A nova forma de transporte de passageiros é fruto da própria organização de uma população desfavorecida de serviços de transporte, pessoas que possuem veículos de porte mediano, como kombis e vans, realizam coletivamente atividades de transporte de passageiros. Uma forma de se organizar é através de cooperativas/associações, que se respaldam na assistência mútua e têm como identidade, a coletividade. Optar por esse tipo de organização é possível explicar por seu comportamento semelhante de alternância, elas sempre buscam economizar insumos e ampliar os serviços a fim de alcançar a eficiência econômica e, consequentemente, a eficiência técnica dos serviços prestados.

Para superar a concepção negativa do transporte informal, como irregular, clandestino e/ou marginalizado, e se firmar no mercado de forma regular como transporte alternativo, as cooperativas trazem uma nova dimensão à situação de conflito com as grandes empresas, tentando romper a estrutura já existente. O cooperativismo provoca como possibilidades mudanças, formas de melhorar a organização, melhor qualidade e segurança no transporte de pessoas, bem como melhores condições de trabalho para os próprios cooperados. Sem preterir dos desafios a serem ainda enfrentados, o que precisa para que funcione com maior

eficácia, na resolução de problemas existentes e que possam vir a surgir, segundo o detalhamento no quadro 5.

Quadro 5 – Possibilidades e desafios em torno do cooperativismo/associativismo

Código	Tipo de organização	Como os motoristas veem seu trabalho	Possibilidades	Desafios
M1	Cooperativas	Transporte alternativo	- Estrutura organizada, disponibilização de recursos; - Estrutura de apoio (acompanhamento, capacitações, cursos).	- O cooperativismo não garante as cooperativas estabilidade no mercado, tão pouco tem ajudado a consolidá-las como organização; - As cooperativas da pesquisa em questão, não possuem ferramentas gerenciais, administrativas e operacionais capazes de promover ações que deem respostas rápidas e resultados imediatos; - O órgão concedente não confia nas informações que lhes são transmitidas pelas cooperativas.
M2	Cooperativas	Transporte alternativo / Transporte Irregular (na perspectiva da busca pela legalidade)	- Organização de trabalho; - Fortalecimento do movimento; - Pressão sobre o Poder Público e Órgão Regulador; - Melhoria na qualidade de vida dos usuários;	- Ilegalidade; - Pressão para que as cooperativas se tornem empresas de transporte e prestação de serviço, com veículo tipo micro-ônibus; - Condições precarizadas, subcontratadas, temporária, o que representa, consequentemente, em relação às normas trabalhistas vigentes, o retrocesso no que tange aos direitos sociais.
M3	Associação	Transporte alternativo	- Fortalecimento do movimento; - Tentativa de superar e se estabelecer regularmente no mercado;	- Exigência de participação em programas especiais e específicos de formação para o transporte de pessoas; - Necessidade de qualificação, principalmente no que tange ao tratamento dos passageiros e as práticas de trânsito; - Vulnerabilidade; - Conflito entre Estado, empresas e associações;

Continuação...

Quadro 5 – Possibilidades e desafios em torno do cooperativismo/associativismo

M4	Cooperativas	Transporte alternativo / “Carros-piratas” (pessoas não vinculadas à cooperativa	- Melhores condições de vida; - Garantia de emprego; Pressão sobre o Poder Público e Órgão Regulador; - Acesso a fardamento e assessoria jurídica;	- Concorrência, serviços clandestinos; - Falta de organização no controle circulação e de tempo de saída e chegada de veículos nos locais de parada; - Falta de fiscalização por parte dos órgãos competentes, no que tange a operacionalização dos veículos; - Superlotação, ocasionando riscos para com a segurança e integridade física tanto dos usuários como dos próprios motoristas; - Não possui cobertura situações de acidentes e problemas com os veículos durante os percursos; - Falta de segurança para motoristas e usuários;

Fonte: Elaborado pela autora, 2022

No entanto, vale destacar dentre as pesquisas selecionadas, que diante das empresas de transporte tradicionais e das burocracias estatais, os motoristas alternativos se organizam em cooperativas e associações com o objetivo de fortalecer política e economicamente sua relativa importância no sistema de transporte de passageiros. É notório que os motoristas que fazem parte de uma cooperativa destacam que possuem uma estrutura organizativa mais sólida e acesso a alguns recursos como menor valor na compra de combustível, sistema de manutenção de veículo, serviços jurídicos e programa de capacitação de seus cooperados (SILVA, 2010; FILHO, 2009).

No entanto, reconhece-se que não há garantias de estabilidade das cooperativas no mercado, nem de sua consolidação como organização em meio aos obstáculos que os trabalhadores encontram para a regulamentação do transporte alternativo. Além das dificuldades em dispor de ferramentas gerenciais, administrativas e operacionais que facilitem ações rápidas e resultados imediatos.

As atividades de transporte alternativo pertencem ao setor de serviços e permanecem insignificantes em termos de geração de empregos formais nas cidades foco dos estudos em comparação com outras atividades como administração pública e comércio. Entretanto, nas pesquisas foi possível perceber o tipo de organização escolhida (cooperativa, associação ou sindicato), em que situação estão em relação

a formalização da cooperativa/associação, quais estratégias utilizaram para se formalizar enquanto cooperativa, onde se encontram no processo de regulamentação do transporte alternativo, os processos licitatórios para permissão do transporte de pessoas. À vista disso, na figura 3 destaca o caminho percorrido pelas cooperativas para sua regulamentação, tomando como referências as pesquisas selecionadas.

Figura 3 – Caminhos percorridos

Fonte: Elaborado pela autora, 2022

De forma específica, é possível considerar alguns caminhos a serem percorridos[9], que podem ser (re)feitos a fim de orientar e contribuir de forma eficaz na formação de organizações em outros contextos, resguardadas as condições particulares dos sujeitos envolvidos e arranjos institucionais locais, conforme citado abaixo:

[9] Aqui, foram pontuados alguns passos identificados nos trabalhos incluídos nesta pesquisa bibliográfica.

- O ponto de partida é a possibilidade de oferta do serviço de transporte alternativo diante dos condicionantes de cada realidade. O serviço representa para o motorista uma oportunidade de (re)inserção no mundo do trabalho e uma alternativa de mobilidade para os usuários do transporte coletivo;
- Organizar-se coletivamente em cooperativas, associações ou sindicatos, com o objetivo de criar um “alicerce” organizacional tanto para passar mais credibilidade para os usuários quanto em relação de fortalecimento político e econômico perante as empresas oficiais de transporte e os órgãos burocráticos. Para mais, os condutores alternativos optam pelas cooperativas/associações por serem o tipo de organização com “caráter coletivo” onde todos têm espaço para tomar decisões e, além disso, a renda depende da produtividade;
- Assessoria técnica – com possível ajuda da gestão pública – para formação e formalização de cooperativa/associação, orientação para enquadramento no cumprimento de exigências como: obtenção de Carteira Nacional de Habilitação (CNH) categoria ‘D’ e cursos preparatórios para o transporte de pessoas;
- Para melhorar a segurança dos próprios cooperados e dos usuários – além de ser um requisito para regulamentação – é necessário que os veículos tenham entre sete a dez anos desde a data de fabricação, por isso faz-se fundamental a implementação de uma política de financiamento com vistas à renovação de frota;
- Obtenção de uma autorização temporária para operar com o transporte de passageiros na área em questão, durante 04 anos, até que ocorra um processo licitatório definitivo para a concessão e regularização desse transporte na região;
- Dado o crescimento expansivo do transporte alternativo e sua necessidade, torna-se interessante a adoção de políticas públicas para regulamentação do transporte alternativo, o que significa capacidade de mobilização e pressão política das organizações junto ao poder legislativo municipal e ou estadual;
- Buscar a permissão do órgão regulador estadual. Exemplificando, em nível estadual, na Bahia, o órgão regulador para transporte de passageiros é a Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (AGERBA). Já em nível municipal pode vir a variar de acordo com a cidade, entretanto é possível que exista um departamento específico para o setor de transporte.

Nos trabalhos, identificou-se que o cooperativismo foi guiado desde o início pelos princípios que distinguem este tipo de organização de outras sociedades

empresariais. Dessa forma, os princípios se descrevem da seguinte forma, de acordo com Cançado e Gontijo (2004):

- O princípio da **Adesão Livre e Voluntária** é sobre a liberdade pessoal de todos. Portanto, ninguém pode ser obrigado a ser membro de uma cooperativa, e tem o direito de sair a qualquer momento, desde que decida aderir.

- O princípio da **Gestão Democrática** lida com a participação e gestão dessas organizações. Os associados devem participar ativamente, reunindo-se em Assembleia Geral onde discutirão e votarão políticas, metas e objetivos de trabalho. Nas assembleias gerais, os cooperados também devem eleger e ser eleitos como representantes da sociedade gestora, cada um com um voto, independentemente do número de quotas-partes integralizadas.

- O princípio da **Participação Econômica dos Membros** visa valorizar o trabalho e as pessoas para que possam utilizar os frutos do seu trabalho de forma adequada, eliminando assim a necessidade de um intermediário (CANÇADO E GONTIJO, 2004).

- Uma cooperativa deve, de acordo com o Princípio da **Autonomia e Independência,** tomar democraticamente suas próprias decisões sobre o caminho que desejam seguir, livres de interferências externas. Todas as ações e parcerias realizadas pelas cooperativas não devem criar vínculos ou obrigações que limitem sua tomada de decisão.

- Desde Rochdale, as cooperativas têm a educação como foco principal. Mesmo quando há alterações dos princípios cooperativistas, o princípio **Educação, Formação e Informação** sempre permanece presente. Além de os associados terem acesso a todas as informações relacionadas à cooperativa, isso também deve ser entendido como condição para o crescimento contínuo dos associados como indivíduos e profissionais.

- A **Intercooperação** potencializa as cooperativas a fortalecerem a cooperação intraorganizacional inerente às cooperativas. Pode acontecer simplesmente trocando informação e experiência, mesmo através de compra e/ou venda conjunta, principalmente entre cooperativas do mesmo ramo.

- O princípio do **Interesse pela Comunidade** ressalta que as cooperativas, como organizações humanas, muitas vezes estão intimamente ligadas às comunidades onde os cooperados estão inseridos, de modo que o desenvolvimento

dessa comunidade se reflete diretamente nos cooperados (CANÇADO E GONTIJO, 2004).

Por conseguinte, faz-se necessário analisar como os princípios cooperativistas funcionam na prática nas cooperativas/associações de transporte alternativo, de forma mais presente e/ou ausente entre as pesquisas, como explicitado no quadro 6.

Quadro 6 – Princípios com maior e menor visibilidade nas cooperativas de transporte, de acordo com os estudos utilizados

Código	Princípios com maior visibilidade	Princípios com menor visibilidade
M1	Autonomia e independência Educação, formação e informação	Gestão democrática
M2	Autonomia e independência Gestão democrática	Interesse pela comunidade
M3	Interesse pela comunidade	Adesão livre e voluntária Educação, formação e informação
M4	Adesão livre e voluntária Interesse pela comunidade	Gestão democrática Participação econômica

Fonte: Elaborado pela autora, 2022

De modo geral, observou-se nas pesquisas que com as lacunas deixadas pelo transporte convencional, a deserção do Poder Público para com a população, o transporte alternativo vem com o propósito de preencher esse espaço deixado em aberto. Demonstra de forma bem presente o princípio de interesse pela comunidade, visto que em muitos locais os ônibus não atendiam ao público[10]. Além de estar ligado a aspectos de formalização do trabalho para os motoristas, o que consequentemente traz melhoria de renda para os trabalhadores, ampliação de oportunidades para que os membros da comunidade saiam para trabalhar, estudar ou mesmo vivenciar em outros contextos. Dessa forma, as cooperativas vêm operando com o transporte complementar alternativo de maneira que tem mudado a qualidade de vida de muitos usuários.

[10] Nesse ponto, cabe destacar uma relação entre o interesse pela comunidade com uma racionalidade instrumental, ou seja, além da atenção pela população existe um interesse econômico ligado a isso.

Enquanto as cooperativas oferecem uma estrutura de apoio aos cooperados, também buscam ofertar palestras contínuas, treinamentos nas áreas administrativas e de qualidade. Também demonstram a necessidade de qualificação, principalmente no tratamento dos passageiros e nas práticas de trânsito, pois são comuns as imprudências dos motoristas na via. Muitos dos cooperados indicaram que não compareceram ao treinamento por falta de tempo e/ou condições financeiras e demanda insuficiente dos órgãos fiscalizadores de transporte. Eles reconhecem a necessidade de qualificação profissional, mas afirmam que a maior dificuldade é a falta de incentivos e até mesmo programas de capacitação por parte do Estado, principalmente quando se trata de lidar com os usuários do transporte (SILVA, 2010; FILHO, 2009).

Quando se trata do princípio de autonomia e independência, é perceptível como os cooperados falam na dimensão financeira. Destacam como o transporte alternativo, financeiramente, foi benéfico para a maioria dos cooperados. Sair do desemprego, mesmo com as instabilidades ocasionadas pela falta de regulamentação do transporte alternativo e por ser um trabalho sem garantias no tocante a legislação trabalhista, os cooperados puderam ter melhores condições de vida proporcionadas pela prestação de serviço.

Ficou perceptível que, apesar das cooperativas serem - de acordo ao princípio de adesão livre e voluntária - abertas a todas as pessoas que possuem o interesse em transporte alternativo, algumas pessoas nas cooperativas estudadas demonstraram ressalvas com relação a inserção de novos cooperados afirmando que, ao permitir a entrada de novos motoristas, a renda dos cooperados diminuiria. Por isso, é válido ressaltar como é conflitante motoristas alternativos não ingressarem nas cooperativas/associações, isso dificulta o trabalho dos motoristas vinculados e não vinculados a essas organizações. Como cita Silva (2010)

> O Estado, a este respeito, se posiciona de maneira contraditória. Ao mesmo tempo em que se permite a execução dos serviços de transporte alternativo, recusa a sua instituição como atividade regular. Isso estimula a formação da informalidade e possibilita o surgimento do “clandestino do clandestino”, isto é, o operador que apesar de não obedecer às regras das associações ou das empresas de ônibus e, também, apesar de não estar vinculado a nenhuma dessas instituições, passa a executar o serviço de transporte de passageiros. (SILVA, 2010, p. 44)

Silva (2010) ainda complementa

> Tanto a Expresso Modelo Ltda. quanto a ATAC[11], responderam a presença dos “clandestinos” atuando nas rotas é o principal problema do sistema de transporte, pois estes atuam de maneira completamente irregular e prejudicam não somente a lucratividade, mas também a qualidade do transporte oferecido. Vale notar que, na concepção destas instituições as rotas deveriam ser exclusivas, mesmo em se considerando um ponto contraditório no discurso da ATAC, uma vez que esta se afirmou como prestadora de serviços de transporte exatamente atuando onde ocorria exclusividade da Expresso Modelo. (SILVA, 2010, p. 69)

Costa (2016) também reflete que

> Um outro problema identificado são os serviços “clandestinos” de transporte de passageiros, também chamados de “carros-piratas”, e a falta de fiscalização por parte dos órgãos competentes. Esse tipo de serviço ou transporte é assim denominado de “clandestino” por aqueles motoristas vinculados à cooperativa, muito embora que, para os órgãos de fiscalização de trânsito, como a Polícia Rodoviária Estadual – PRE, tanto os veículos vinculados à cooperativa como aqueles não-vinculados são classificados de maneira legal, não havendo nenhum tipo de distinção (...) a dificuldade em se organizar, aliada à própria desestruturação da COOPETAM[12], influenciou para o aumento na quantidade de veículos “clandestinos”. A perda de associados, devido à falta de controle e normas claras a serem seguidas por seus usuários, gerou à cooperativa um descrédito até mesmo por parte de seus membros associados, sendo que muitos deixaram de pagar o valor mensal de sua contribuição, R$50,00 (Cinquenta reais), mesmo continuando a pertencer a tal cooperativa. (COSTA, 2016, P. 203-204)

Interessante ressaltar que os motoristas alternativos optaram por cooperativas/associações por serem tipos de organização que possuem ‘caráter coletivo’, onde todos têm espaço na tomada de decisões, além de que o provento é de acordo com a produtividade. Entretanto, considerando razões como a demora para alcançar os objetivos principais que acarretaram a criação da cooperativa/associação, muitos dos cooperados começaram a questionar sua funcionalidade. Desse modo, algumas pessoas não ficaram satisfeitas com seu desempenho e abandonaram. (SILVA, 2010; COSTA, 2016).

[11] Associação de Transporte Alternativo de Castanhal
[12] Cooperativa dos Transportes Alternativos de Meruoca

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte alternativo cria novas rotas para preencher lacunas na mobilidade intercomunitária e intermunicipal, alcançando um estado de complementaridade em relação ao transporte coletivo. Cabe ressaltar que em algumas cidades, principalmente municípios pequenos, o transporte alternativo é a única opção de locomoção.

O transporte alternativo é construído baseado na confiança mútua entre motoristas e passageiros, principalmente através da construção de uma leitura de realidade baseada no conhecimento do sistema de transporte local e na troca de experiências com organizações de massa. Esse processo de conhecimento é a força motriz por trás de uma ação coletiva consciente que permite o desenvolvimento de políticas para o setor que realmente tragam benefícios coletivos à comunidade de usuários.

Considerando minha experiência como usuária de transporte alternativo e somando-se a experiência junto a ASCARVEL, destaco a importância que o transporte alternativo tem para municípios pequenos, como Lamarão - Bahia.

Assim sendo, o objetivo desta pesquisa bibliográfica foi investigar quais aspectos do cooperativismo/associativismo têm sido considerados em estudos/pesquisas sobre transporte alternativo por vans/kombis. Além de identificar quais os pontos fracos e fortes dos envolvidos na experiência de trabalho em transporte alternativo e observar a visão dos motoristas de transporte alternativo em torno do cooperativismo.

O transporte alternativo representa um elemento gerador de espaços de circulação. Tem representado um papel de extrema relevância tanto com relação ao desenvolvimento econômico e social, quanto da concepção de infraestrutura, quando novas dinâmicas de produção e consumo vão surgindo. O transporte alternativo é cada vez mais reconhecido como uma variável do espaço intermunicipal e intraurbano e serviços. Além do reconhecimento que vem sido adquirido dos usuários e se tornando um elemento de expansão do consumo, no que tange o desenvolvimento local, dado que representa fonte de renda para algumas pessoas e a mobilidade para outras.

Dada a realidade do transporte alternativo intermunicipal, é possível notar um movimento em torno da necessidade em se organizar, principalmente na formação de

grupo de motoristas autônomos. Dessa forma, do ponto de vista da estrutura organizacional, é preciso destacar uma realidade positiva com relação a associações e cooperativas de transporte alternativo, a fim de buscar maiores possibilidades de regulação e legalização e, logo, credibilidade junto aos passageiros.

É válido ressaltar que a formação de cooperativas de transporte alternativo é fundamental à consolidação econômica e política do movimento diante dos conflitos enfrentados com o Poder Público e as empresas de transporte regulares. Entretanto, o cooperativismo na perspectiva dos cooperados é insuficiente com relação à gestão administrativa, operacional e gerencial. A presença de ações efetivas – como cursos de qualificação – da gestão estadual e municipal para melhorar as condições oferecidas ao transporte de passageiros, o controle e organização feito de forma eficiente pela cooperativa em relação ao serviço prestado e a preparação dos motoristas para o tratamento adequado dos usuários, são ações capazes de dar resultados a curto e médio prazo a fim de consolidá-los no setor de transporte.

Os fatores que determinam o surgimento do transporte alternativo são principalmente as lacunas deixadas pelas empresas tradicionais de transporte, pois as empresas convencionais não conseguem ou não têm interesse econômico em fornecer transporte correspondente às necessidades do local, uma vez que apesar da crescente demanda por expansão e melhoria da frota, isso não é feito. Dessa forma, o cooperativismo fortalece os movimentos, aumenta a pressão sobre os poderes públicos e reguladores e melhora a qualidade de vida dos usuários e a qualidade do trabalho dos cooperados. No entanto, o cooperativismo não tem garantido de forma satisfatória a estabilidade dos motoristas (cooperados) no mercado de trabalho, a consolidação dos cooperados como organização e a cobertura dos motoristas pelas leis trabalhistas, inclusive em situações de acidentes.

De todo modo, cooperativas de transporte alternativo ainda podem ser consideradas viáveis para o desenvolvimento econômico e social. Contribuem significativamente para o crescimento do emprego e da renda. Além disso, a crescente disrupção dessas organizações demonstram a importância da realização de pesquisas para elucidar os principais pontos de falha organizacional em relação à gestão cooperativa.

Portanto, existem lacunas quanto ao potencial do cooperativismo para um possível fortalecimento do movimento de transporte alternativo. A maneira como é relatado em algumas pesquisas (COSTA, 2016; SILVA, 2010) mostra que as

cooperativas são de certa forma usadas apenas como uma “fachada” na forma de se organizar. Em suma, com o expressivo crescimento esperado dos transportes alternativos, é possível que gere interesse em realizar pesquisas mais aprofundadas em diversas áreas do conhecimento que possam vir a beneficiar os motoristas e os usuários do serviço através do cooperativismo, além de contribuir para a concepção de políticas públicas voltadas ao direito à mobilidade intra e inter urbana.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA SENADO. **Aprovada em 2017, reforma trabalhista alterou regras para flexibilizar o mercado de trabalho.** 2019. Disponível em: https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2019/05/02/aprovada-em-2017-reforma-trabalhista-alterou-regras-para-flexibilizar-o-mercado-de-trabalho. Acesso em 18 dez 2021.

ALVES, M. A. **"Setor Informal" ou Trabalho Informal? Uma abordagem crítica sobre o conceito de informalidade.** Campinas, SP. 2001. Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP).

ANTUNES, R. A crise, o desemprego e alguns desafios atuais. **Serviço Social e Sociedade**, n. 104, out./dez. 2010. Disponível em: https://www.scielo.br/j/sssoc/a/BshLDrvRN5psZwFCkzMLsDb/?lang=pt. Acesso em: 15 jan 2022

ANTUNES, T. C.; OLIVEIRA, L. J.; FERRER, W. M. H. A reforma da legislação trabalhista brasileira e o mito da hiperssuficiência do trabalhador em uma economia globalizada. **RJLB,** 2019. Ano 5. Nº 1. P. 2069-2088.

ARAÚJO, E. A. T.; SILVA, W. A. C. Sociedades cooperativas e sua importância para o Brasil. **Revista Alcance.** V. 8, n. 1. Jan-Mar, 2011, pp. 43-58. Universidade do Vale do Itajaí, Biguaçu, Brasil. Disponível em: http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=477748593004. Acesso em: 20 jan 2022.

BARBOSA, José Elber Marques. **GESTÃO DE COOPERATIVAS**: um estudo relacional do modo de organização do trabalho e desempenho organizacional no ramo de transportes de pessoas. 151f. Dissertação (Mestrado em Administração). Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2010.

BARBOZA, K. F. F.; FERREIRA, E. A.; ORRICO FILHO, R., D. **Transporte alternativo**: Características de mercados emergentes, 2003. Disponível em: http://www.geocities.ws/qqbis/alternativo/transportealternativo.PDF. Acesso em: 05 jul 2021.

BERTOLDO, J.; ALVES, R. S. Associativismo. 2015. Santa Maria, RS. **Incubadora Social.** Disponível em: https://www.ufsm.br/app/uploads/sites/513/2020/08/CARTILHA-ASSOCIATIVISMO.pdf. Acesso em: 15 jan 2022.

BETUOL, R.; CANÇADO, A. C.; SOUZA, M. F. A. A PRÁTICA DOS PRINCÍPIOS COOPERATIVISTAS: um estudo de caso no Tocantins. **AOS:** Amazônia, Organizações e Sustentabilidade, Brazil, ano 2012, v. 1, ed. 2, p. 7-18, ago./dez. 2012. DOI http://dx.doi.org/10.17800/2238-8893/aos.v1n2p7-18. Disponível em: http://revistas.unama.br/index.php/aos/article/download/34/pdf. Acesso em: 05 jul 2021.

BRASIL. **Lei do Cooperativismo** nº 5.764 de 16 de dezembro de 1971. Disponível em:

http://www.paranacooperativo.coop.br/ppc/attachments/article/40108/Lei5764_71_Atualizada.pdf. Acesso em: 15 jan 2022.

BRASIL. **Lei n. 10.406, 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 11 jan. 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/2002/L10406compilada.htm. Acesso em: 15 jan. 2022.

BRASIL. **Lei nº 13.467, de 13 de julho de 2017**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/l13467.htm. Acesso em: 10 dez 2021.

CANÇADO, A. C.; GONTIJO, M. C. H. Princípios Cooperativistas: origens, evolução e influência na legislação brasileira. In ENCONTRO DE INVESTIGADORES LATINO-AMERICANO DE COOPERATIVISMO, 3, São Leopoldo, 2004. **Anais...,** São Leopoldo: UNISINOS, 2004. 1 CD-ROM.

CARVALHO, A. M. de P. Precarização estrutural do trabalho na civilização do capital em crise: o precariado como enigma contemporâneo. **Revista de Políticas Públicas**. julho, 2014, p. 225-239 Universidade Federal do Maranhão São Luís, Brasil.

CARVALHO, S. S. Uma visão geral sobre a reforma trabalhista. 2017. **Política em foco.** P. 81-94. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/8130. Acesso em: 18 jan 2022.

CASTRO, A. A. **Revisão sistemática com ou sem metanálise**. São Paulo, SP: AAC; 2001.

COSTA, E. C. **"VAI SUBIR? VAI DESCER?" Estudo sobre as dinâmicas de mobilidade espacial atreladas ao transporte alternativo de passageiros operante entre a Serra da Meruoca e a cidade de Sobral - CE**. Sobral. 2016. 256p. (Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação – Mestrado Acadêmico em Geografia da Universidade Estadual Vale do Acaraú – MAG/UVA como requisito obrigatório para obtenção do título de mestre em Geografia).

COSTA, M. S. TRABALHO INFORMAL: um problema estrutural básico no entendimento das desigualdades na sociedade brasileira. **Caderno CRH.** Salvador, v. 23. N. 58, p. 171-190. Jan-Abr, 2010.

FARIA, G. S. S., RACHID, A. Gestão de pessoas em tempos de flexibilização do trabalho. **Revista de Ciências Gerenciais.** 2006. P. 86-95 Disponível em: https://revista.pgsskroton.com/index.php/rcger/article/view/2717. Acesso em: 05 jan 2022.

FERRAZ, A.C.P.; TORRES, I.G.E. **Transporte Público Urbano**, São Carlos. Rima. 2004. Disponível em: https://docero.com.br/doc/xn08xxe. Acesso em: 13 dez 2021.

FERREIRA, A. F.; LEITE, A. D.; AYURE, D. A. M. **Considerações sobre o transporte alternativo por vans: um estudo sobre a preferência dos usuários.**

Amazonas, 2011. Disponível em: http://www.anpet.org.br/ssat/interface/content/autor/trabalhos/publicacao/2013/108_AC.pdf. Acesso em: 07 jul 2021.

FILHO, J. N. R. **Avaliação da eficiência técnica no transporte alternativo de Manaus utilizando a análise de envoltória de dados – DEA.** Manaus. 2009. 98p. (Dissertação de Mestrado apresentada à Comissão de pós-graduação da Faculdade de Tecnologia da Universidade Federal do Amazonas, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Engenharia de Produção).

FRANTZ, W. **Associativismo, cooperativismo e economia solidária**. Ijuí: Ed. Unijuí, 2012. 162 p. (Coleção educação à distância. Série livro-texto). Disponível em: https://bibliodigital.unijui.edu.br:8443/xmlui/bitstream/handle/123456789/963/Associativismo,%20cooperativismo%20e%20economia%20solid%C3%A1ria.pdf?sequence=1. Acesso em: 19 jan 2022.

GIL, A. C. **Como elaborar projeto de pesquisa.** 4ª ed. São Paulo, SP: Atlas, 2002.

GIL, A. C. **método e técnicas de pesquisa social.** 6ª ed. São Paulo, SP: Atlas, 2008.

IBGE – **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/9173-pesquisa-nacional-por-amostra-de-domicilios-continua-trimestral.html?=&t=series-historicas&utm_source=landing&utm_medium=explica&utm_campaign=desemprego. Acesso em: 15 jan 2022.

KIM, Han Na; TONELLI, Maria José; SILVA, André Luis. Do formal ao informal: executivos que migraram para o trabalho flexível. **RBGN: REVISTA BRASILEIRA DE GESTÃO DE NEGÓCIOS**, São Paulo, v. 19, n. 63, p. 133-152, jan-mar 2017. DOI 10.7819/rbgn.v0i0.2999. Disponível em: https://www.scielo.br/j/rbgn/a/c4MZtDMMJqvdGBXsVFFPd9b/?format=pdf&lang=pt. Acesso em: 5 jan. 2022.

LÜCHMANN, L. H. H. Abordagens teóricas sobre o associativismo e seus efeitos democráticos. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, Viçosa, vol. 29, n° 85, p. 159-178, 2014.

LÜCHMANN, L. H. H.; SCHAEFER, M. I.; NICOLETTI, A. S. **Associativismo e repertórios de ação político-institucional.** OPINIÃO PÚBLICA, Campinas, vol. 23, nº 2, p. 361-396, mai-ago, 2017. e-ISSN 1807-0191. http://dx.doi.org/10.1590/1807-01912017232361.

MAMANI, Hermán Armando. Alternativos, informal, irregular ou ilegal o campo de lutas dos transportes públicos. **In: O rosto urbano da América Latina.** Ed. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciências Sociais, Buenos Aires. 2004, p. 321-345. Disponível em: http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/clacso/gt/20100930022043/15p6art2.pdf. Acesso em: 05 jul 2021.

MARASCA, L.; SANTOS, E. P.; UEDA, R. M.; DAPPER, S. N.; SOUZA A. M. Desemprego no Brasil: uma análise política, econômica e social. **Revista FSA.** Teresina, v. 14, n. 3, art. 5, p. 86-107, mai./jun. 2017. ISSN Impresso: 1806-6356 ISSN Eletrônico: 2317-2983 http://dx.doi.org/10.12819/2017.14.3.5. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Adriano-Souza/publication/316608017_Desemprego_no_Brasil_Uma_Analise_Politica_Economica_e_Social/links/5d498918299bf1995b6a6e51/Desemprego-no-Brasil-Uma-Analise-Politica-Economica-e-Social.pdf. Acesso em: 18 dez 2021.

MARCHIONE, A. G. **A FORMALIZAÇÃO DO INFORMAL: o transporte alternativo de kombis e vans na Ilha do Governador.** Rio de Janeiro, RJ. 2013. 42p. (Trabalho de Conclusão de Curso apresentado do curso de Especialização em Política e Planejamento Urbano do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Especialista).

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M. **Técnicas de pesquisa.** 5ª ed. São Paulo, SP: Atlas. 2002.

MARRA, A. V. **Organização administrativa de cooperativas e associações**. 2021. Disponível em: http://proedu.rnp.br/bitstream/handle/123456789/578/Aula_08.pdf?sequence=12&isAllowed=y. acesso em: 15 fev 2022

MEINEN, Ê.; PORT, M. Alicerces Conceituais Do Cooperativismo. IN: MEINEN, Ê.; PORT, M. **Cooperativismo financeiro**: percurso histórico, perspectivas e desafios. Brasília: Confebras, 2014, p. 25-44. Disponível em: https://cooperativismodecredito.coop.br/wpcontent/uploads/2021/03/Cooperativismo-Financeiro-percurso-historico-perspectivase-desafios-de-Enio-Meinen-e-Marcio-Port.pdf. Acesso em: 15 fev 2022.

NERI, M.; FONTES, A. Informalidade e trabalho no Brasil: causas, consequências e caminhos de Políticas Públicas. **FGV Social**. Rio de Janeiro. 2010, 34p. Disponível em: https://www.cps.fgv.br/cps/bd/papers/es61-Informalidade-e-trabalho-no-Brasil-causas-consequencias-e-caminhos-de-Politicas-Publicas-Marcelo-Neri.pdf. Acesso em: 10 dez 2021.

OCB – Organização das cooperativas brasileiras. **Cooperativas X Associações.** Disponível em: https://www.ocb.org.br/publicacao/87/cooperativas-vs-associacoes. Acesso em: 17 dez 2021.

OLIVEIRA, F. **Os sentidos do cooperativismo:** entre a autogestão e a precarização do trabalho. São Paulo. Editora Ltda, 2014.

PARREIRAS, J. C. Transporte informal na região metropolitana de Belo Horizonte – riscos e benefícios para a sociedade**. Fundação João Pinheiro**. 2008. Belo Horizonte. 83p.

PEREIRA, S. S.; ROSA, J. S. da; FERKO, G. P. da S. Conhecer e desconhecer: o sistema cooperativista e a gestão de uma cooperativa de transporte de passageiros em Roraima. **Revista de administração de Roraima-UFRR,** Boa Vista. Vol. 6, n. 3,

ed. Especial, p. 644-661. 2016. DOI: 10.18227/2237-8057rarr.v6i3.4056Disponível em: http://revista.ufrr.br/index.php/adminrr/. Acesso em: 13 jul 2021.

POCHMANN, M. O trabalho na crise econômica no Brasil: primeiros sinais. **Estudos avançados.** São Paulo, 2009. P. 41-52. DOI: https://doi.org/10.1590/S0103-40142009000200004. Disponível em: https://www.scielo.br/j/ea/a/9fsNyxrnbGcRFF9FPGZpFcz/?lang=pt. Acesso em: 18 dez 2021.

PRATTES, C. M. **Associativismo**: o princípio do fortalecimento das profissões, 2013. Disponível em: http://www.fiepr.org.br/sindicatos/sindirepapg/News3263content205461.shtml. Acesso em: 20 jan 2022.

RODRIGUES, M. J.; SILVA, F. B. CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS SOBRE REDE URBANA. **Geoambiente On-line**, [S. l.], n. 8, p. 01–18 pág., 2013. DOI: 10.5216/rev. geoambie.v0i8.25927. Disponível em: https://www.revistas.ufg.br/geoambiente/article/view/25927. Acesso em: 7 jan. 2022.

ROQUETTE, M. L. S. T. **ENTRE VINDAS E IDAS: a sociabilidade em trânsito.** Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Montes Claros - Unimontes, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social/PPGDS, 2016. 102p.

SANTOS, S.S dos; SENHORAS, E. M. Cooperativismo e desenvolvimento local: Uma avaliação das cooperativas intermunicipais de passageiros no estado de Roraima. 2014. **Cadernos Gestão Social**, v5, n.2, p.357-369 jun./dez.

SILVA, G. R. M. **Entre Belém e Castanhal: rede de transportes e circuito inferior da economia.** Belém. 2010. 99p. (Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Pará, submetida à avaliação, como parte dos requisitos exigidos para a obtenção do título de Mestre em Geografia).

VASCONCELOS, E. M. A. **A reestruturação Produtiva e as Novas Formas de Organização do Trabalho: a experiencia do transporte alternativo.** Natal. 2009. 145p. (Tese apresentada ao Programa d Pós-graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio Grande do Norte – UFRN, para obtenção do título de Doutora em Ciências Sociais).

VASCONCELOS, N. Cooperativismo na Bahia: uma perspectiva histórica. **Revista Laborare**. Ano IV, Número 6, Jan-Jun/2021, pp. 90-105. ISSN 2595-847X. https://revistalaborare.org/ DOI: https://doi.org/10.33637/2595-847x.2021-65.

VIANA, A. L.; HAFFNER, J. A. **A internacionalização do cooperativismo brasileiro:** a relação entre o trabalho contemporâneo e o desenvolvimento econômico. 2015. I Congreso Latinoamericano de Teoría Social. Instituto de Investigaciones Gino Germani. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires. Disponível em: https://www.aacademica.org/000-079/217. Acesso em: 15 jan 2022.