

O COOPERATIVISMO E O ASSOCIATIVISMO NOS ESTUDOS SOBRE TRANSPORTE ALTERNATIVO: UMA PESQUISA BIBLIOGRÁFICA

COOPERATIVISM AND ASSOCIATIVISM IN STUDIES ON ALTERNATIVE TRANSPORT: A BIBLIOGRAPHIC RESEARCH

Maria Clara Aparecida do Rosário Santos¹, Heron Ferreira Souza², Márcia Eliana Martins³

¹Graduada em Gestão de Cooperativas pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia, Campus Serrinha/ E-mail santos.mclara@outlook.com, <https://orcid.org/0000-0002-1256-1580>

²Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia, Campus Serrinha/E-mail: heron.souza@ifbaiano.edu.br, <https://orcid.org/0000-0003-0927-3112>

³Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia, Campus Serrinha/E-mail: marcia.martins@ifbaiano.edu.br

Recebido: 07/04/2022

Aceito: 14/04/2022

Publicado: 14/04/2022

RESUMO: O presente estudo buscou fazer uma pesquisa bibliográfica sobre o tema transporte alternativo e sua relação com o cooperativismo e o associativismo. Dessa forma, tem-se como objetivos: investigar quais os aspectos sobre cooperativismo/associativismo têm sido considerados nas pesquisas que abordam transporte alternativo de vans/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, foram totalizados 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.

ABSTRACT: The present study sought to carry out 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.

1. Introdução

O crescimento das cidades e a rede urbana brasileira revelam as marcas de nossa histórica estrutura desigual. Conseqüentemente, “velhos” problemas são intensificados e se reconfiguram, se complexificam, na Contemporaneidade. A questão da mobilidade urbana e intraurbana é um exemplo e se soma a outros problemas sociais como o desemprego. Considerando a oferta e a qualidade dos serviços de transporte coletivo e público, as pessoas buscam alternativas para suprir as debilidades dos serviços ofertados, ao passo que trabalhadores veem nessas falhas de mercado e de governo 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, principalmente, como forma de organização dos trabalhadores-motoristas no âmbito dos transportes alternativos.

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, conseqüentemente para o transporte informal.

A informalidade na prestação de serviços locomotivos advém como conseqüência 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, serviços 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 alternativo de pessoas, mesmo que na informalidade,

O cooperativismo e o associativismo nos estudos sobre transporte alternativo...

tem certa influência na dinâmica 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, a qual se distinguiu como uma “oferta de serviço autônomo e independente” (MARCHIONE, 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 regado 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 – e sua relação com o cooperativismo/associativismo, considerando que cooperativas/associações também são entendidas como uma alternativa de estrutura organizacional em relação à 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?

Em 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 de forma mais específica busca-se 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.

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 buscou, 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 (2008, p. 27),

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.

Portanto, procurou-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 foi direcionada por uma pergunta e objetivos que orientaram 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 abordados em pesquisas sobre transporte alternativo de van/kombi, acrescenta-se também como o cooperativismo/associativismo 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 teve 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) e a Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD), 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 conjugados, apareceram poucos trabalhos.

Ao proceder às buscas, obteve-se 32 resultados na BDTD e 40 no Catálogo de Teses e Dissertações da Capes, totalizando 72 trabalhos sobre a temática principal, número satisfatório para realizar uma análise para definir a inclusão ou exclusão.

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 inclusão e exclusão citados, após a leitura do título e resumo, além de levar em conta a duplicidade de alguns dos estudos encontrados, foram excluídas 64 das teses e dissertações encontradas, totalizando 8 trabalhos restantes. 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. Dessa forma, ficaram quatro trabalhos científicos para a análise proposta.

Inicialmente, a análise – destrinchada na próxima seção - 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 1). A segunda etapa é o recorte do objetivo dos textos e síntese dos resultados, a fim de orientar a extração dos dados para análise (Quadro 2).

A terceira etapa foi a designação de cada trabalho feito, conforme o Quadro 3, através da identificação do tipo de organização, como os motoristas se identificam dentro do movimento, possibilidades e desafios que o cooperativismo representa. Posteriormente a quarta etapa, a Figura 1, 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, com o intuito de distinguir os mais presentes e os mais ausentes segundo os trabalhos (Quadro 4).

3. Análise e interpretação dos resultados

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 quatro textos a fim de identificar, nesse estudo, como o cooperativismo tem sido abordado nas pesquisas sobre transporte alternativo. Conforme o Quadro 1, a seguir apresentado.

O cooperativismo e o associativismo nos estudos sobre transporte alternativo...

Quadro 1. Síntese das produções

Código	Título	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 <i>Data Envelopment Analysis</i> – 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)
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 Maria Clara Santos, 2022

Para orientar a extração do conteúdo, foi utilizada uma ficha, conforme mostrado no Quadro 2, composta pelos seguintes aspectos: código, objetivos da pesquisa e síntese dos resultados.

Quadro 2. 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 hegemônica, 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 dentro 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
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 Maria Clara Santos, 2022.

O cooperativismo e o associativismo nos estudos sobre transporte alternativo...

Nota-se similaridade entre os trabalhos, no que tange à 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 à 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)

Entretanto, ao passo que avaliam o transporte alternativo como melhor opção, é perceptível que há 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 à 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, conseqüentemente, 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 3.

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 está em relação à 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 1 destaca o caminho percorrido pelas cooperativas para sua regulamentação, tomando como referências as pesquisas selecionadas.

O cooperativismo e o associativismo nos estudos sobre transporte alternativo...

Quadro 3. Possibilidades e desafios em torno do cooperativismo/associativismo

Código	Tipo de organização	Como os motoristas veem seu trabalho	Possibilidades	Desafios
M1	Cooperativas	Transporte alternativo	<ul style="list-style-type: none"> - Estrutura organizada, disponibilização de recursos; - Estrutura de apoio (acompanhamento, capacitações, cursos). 	<ul style="list-style-type: none"> - O cooperativismo não garante às 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)	<ul style="list-style-type: none"> - Organização de trabalho; - Fortalecimento do movimento; - Pressão sobre o Poder Público e Órgão Regulador; - Melhoria na qualidade de vida dos usuários; 	<ul style="list-style-type: none"> - 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, conseqüentemente, em relação às normas trabalhistas vigentes, o retrocesso no que tange aos direitos sociais.
M3	Associação	Transporte alternativo	<ul style="list-style-type: none"> - Fortalecimento do movimento; - Tentativa de superar e se estabelecer regularmente no mercado; 	<ul style="list-style-type: none"> - 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;
M4	Cooperativas	Transporte alternativo / "Carros-piratas" (pessoas não vinculadas à cooperativa)	<ul style="list-style-type: none"> - Melhores condições de vida; - Garantia de emprego; - Pressão sobre o Poder Público e Órgão Regulador; - Acesso a fardamento e assessoria jurídica; 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 Maria Clara Santos, 2022.

Figura 1. Caminhos percorridos



Fonte: Elaborado pela autora Maria Clara Santos, 2022.

De forma específica, é possível considerar alguns caminhos a serem percorridos, 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:

- 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

O cooperativismo e o associativismo nos estudos sobre transporte alternativo...

- 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; 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; 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 4.

O cooperativismo e o associativismo nos estudos sobre transporte alternativo...

Quadro 4. 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 Maria Clara Santos, 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. Além de estar ligado a aspectos de formalização do trabalho para os motoristas, o que conseqüentemente 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.

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 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

O cooperativismo e o associativismo nos estudos sobre transporte alternativo...

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, 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).

4. 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 à experiência junto a Associação de Condutores Rodoviários de Veículos do Município de Lamarão (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. É cada vez mais reconhecido como uma variável do espaço intermunicipal e intraurbano e serviços. Além do reconhecimento que tem adquirido dos usuários e se tornando um elemento de expansão do consumo, no que tange a dinâmica local, dado que representa fonte de renda para algumas pessoas e a mobilidade para outras.

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

O cooperativismo e o associativismo nos estudos sobre transporte alternativo...

satisfatória a estabilidade dos motoristas (cooperados) no mundo 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 no âmbito das políticas de transporte, para a dinâmica local e territorial e para a geração de trabalho e 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.

5. Referências

- 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.
- 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. Orientadora: Antonia Neide Costa Santana. 2016. 256p. **Dissertação** (Mestrado Acadêmico em Geografia) - Universidade Estadual Vale do Acaraú, Sobral, 2016.
- FILHO, J. N. R. Avaliação da eficiência técnica no transporte alternativo de Manaus utilizando a análise de envoltória de dados – DEA. Orientadora: Márcia Helena Velda Moita. 2009. 98p. **Dissertação** (Mestrado em Engenharia de Produção) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2009.
- GIL, A. C. **Como elaborar projeto de pesquisa**. 4. ed. São Paulo, SP: Atlas, 2002.
- GIL, A. C. **método e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo, SP: Atlas, 2008.

HOWLETT, M.; RAMESH, M.; PERL, A. **Política Pública**: seus ciclos e subsistemas. Uma abordagem integral. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

MAMANI, H. A. 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.

MARCHIONE, A. G. **A formalização do informal**: o transporte alternativo de kombis e vans na Ilha do Governador. Orientadora: Soraya Silveira Simões. 2013. 42p. Trabalho de Conclusão (Especialização em Política e Planejamento Urbano) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

SILVA, G. R. M. **Entre Belém e Castanhal**: rede de transportes e circuito inferior da economia. Orientadora: Márcia Helena Veeda Moita. 2010. 99p. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Pará, Belém, 2010.

VASCONCELOS, E. M. A. A reestruturação produtiva e as novas formas de organização do trabalho: a experiência do transporte alternativo. Orientação: Márcia Helena Veeda Moita. 2009. 145p. **Tese** (Doutorado em Ciências Sociais) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2009.

Licença:



Este trabalho está licenciado sob uma [Licença Internacional Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/)