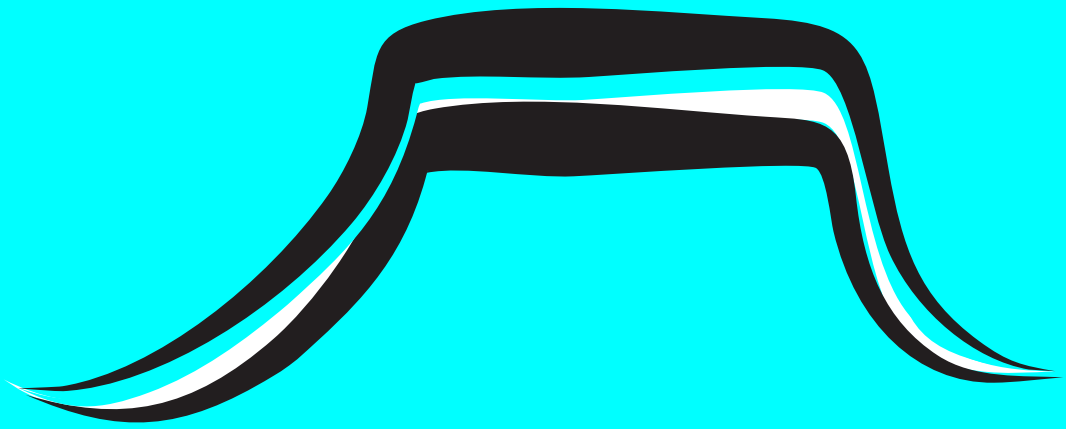
COLEÇÃO
COMUNICAÇÃO E POLÍTICAS PÚBLICAS



COOPERATIVISMO NO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS EM BONFIM, RR

SÍLVIA SILVESTRE DOS SANTOS
ELÓI MARTINS SENHORAS

EDITORA UFRR

COOPERATIVISMO NO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS EM BONFIM, RR

UNIVERSIDADE FEDERAL DE RORAIMA – UFRR

Reitor:
Jefferson Fernandes do Nascimento

Vice-Reitor:
Américo Alves de Lyra Júnior

Pró-Reitora de Ensino e Graduação:
Lucianne Braga Oliveira Vilarinho

EDITORA DA UFRR

Diretor da EDUFRR:
Cezário Paulino Bezerra de Queiroz

CONSELHO EDITORIAL

Alexander Sibajev
Edlauva Oliveira dos Santos
Cássio Sanguini Sérgio
Guido Nunes Lopes
Gustavo Vargas Cohen
Lourival Novais Neto
Luís Felipe Paes de Almeida
Marisa Barbosa Araújo Luna
Rileuda de Sena Rebouças
Silvana Túlio Fortes
Teresa Cristina Evangelista dos Anjos
Wagner da Silva Dias

Editora da Universidade Federal de Roraima
Campus do Paricarana – Av . Cap . Ene Garcez, 2413, Aeroporto - CEP .: 69.304-000. Boa Vista - RR - Brasil
Fone:+55.95.3621-3111 e-mail: editoraufrr@gmail.com

A Editora da UFRR é filiada à:

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EDITORAS UNIVERSITÁRIAS

Asociación de Editoriales Universitarias de América Latina y el Caribe

UNIVERSIDADE FEDERAL DE RORAIMA - UFRR



Volume 18

COOPERATIVISMO NO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL DE PASSAGEIROS EM BONFIM, RR

SÍLVIA SILVESTRE DOS SANTOS

ELÓI MARTINS SENHORAS



BOA VISTA/RR
2016

Editora da Universidade Federal de Roraima

Todos os direitos reservados.
A reprodução não autorizada desta publicação, no todo ou em parte, constitui violação dos direitos autorais (Lei n. 9.610/98) é crime estabelecido pelo artigo 184 do Código Penal.

NÚCLEO DE PESQUISA SEMIÓTICA DA AMAZÔNIA

Sistema OCB/RR
FECOOP NORTE - OCB/RR - SESCOOP/RR

EXPEDIENTE

Revisão:
Sílvia Silvestre dos Santos

Capa:
Berto Batalha Machado Carvalho
Elói Martins Senhoras

Projeto Gráfico e Diagramação:
Berto Batalha Machado Carvalho
Lucas Santos Oliveira

Organizadores da Coleção
Elói Martins Senhoras
Maurício Zouein

Conselho Editorial
Charles Pennaforte
Claudete de Castro Silva Vitte
Elói Martins Senhoras
Maurício Elias Zouein
Sandra Gomes
Sônia Costa Padilha

DADOS INTERNACIONAIS DE CATALOGAÇÃO-NA-PUBLICAÇÃO (CIP)

SANTOS, Sílvia Silvestre dos; SENHORAS, Elói Martins.

Cooperativismo no transporte intermunicipal de passageiros em Bonfim, RR. Boa Vista: Editora da UFRR, 2016, 174 p.

Coleção: Comunicação e Políticas Públicas, v. 18. Elói Martins Senhoras, Maurício Elias Zouein (organizadores).

ISBN: 978-85-8288-102-6

1- Bonfim. 2 - Cooperativismo. 3 - Roraima. 4 - Transporte.
I - Título. II - Santos, Sílvia Silvestre dos. III - Série

CDU – 327

FICHA CATALOGRÁFICA: BIBLIOTECA CENTRAL DA UFRR

A exatidão das informações, conceitos e opiniões são de exclusiva responsabilidade do autor.

EDITORIAL

O Núcleo de Pesquisa Semiótica da Amazônia (NUPS), da Universidade Federal de Roraima (UFRR), criou a "Coleção Comunicação & Políticas Públicas" com o objetivo de divulgar livros de caráter didático produzidos por pesquisadores da comunidade científica que tenham contribuições nas amplas áreas da comunicação social e das políticas públicas.

O selo "Coleção Comunicação & Políticas Públicas" é voltado para o fomento da produção de trabalhos intelectuais que tenham qualidade e relevância científica e didática para atender aos interesses de ensino, pesquisa e extensão da comunidade acadêmica e da sociedade como um todo.

As publicações incluídas na coleção têm o intuito de trazerem contribuições para o avanço da reflexão e da *praxis*, seja na comunicação social, seja nas políticas públicas, e para a consolidação de uma comunidade científica comprometida com a pluralidade do pensamento e com uma crescente institucionalização dos debates nestas áreas.

Concebida para oferecer um material sem custos aos universitários e ao público interessado, a coleção é editada nos formatos impresso e de livros eletrônicos a fim de propiciar a democratização do conhecimento sobre as relações internacionais *lato sensu* por meio do livre acesso e divulgação das obras.

Elói Martins Senhoras, Maurício Elias Zouein
(Organizadores da Coleção Comunicação & Políticas Públicas)

PREFÁCIO

O cooperativismo vem ganhando, em termos globais, novas e super importantes atribuições. Uma delas tem a ver com a falta de lideranças mundiais que sejam capazes de definir rumos para a humanidade. Num cenário mutante em que se sucedem migrações arriscadas de milhares de pessoas pobres para países ricos em busca de um lugar ao sol, ao mesmo tempo em que o terrorismo gratuito mata inocentes sem contemplação em qualquer lugar, num mundo em que a urbanização se acelera junto com a concentração da riqueza e com a exclusão social, e tudo isso sob a pressão da mudança climática, essa falta de líderes pode representar uma forte ameaça à democracia, de longe o melhor regime de gestão política das nações. E é possível imaginar uma nova forma de democracia, não mais sob a liderança de pessoas ou países mais poderosos, mas sim sob o comando de uma doutrina universalmente aceita que defenda os valores básicos do desenvolvimento do homem em harmonia com o meio ambiente. Uma democracia em rede, cuja marca seja dada por princípios também universais, que preguem a igualdade de oportunidades e as liberdades individuais. E tudo isso constitui a essência do cooperativismo. Não estará então reservada a esse movimento gigantesco a responsabilidade de dirigir o mundo nesse novo quadrante em que vivemos?

Por outro lado, pensadores modernos admitem que a única forma de concorrência saudável é aquela em que determinada empresa não seja apenas a melhor: isso pode mudar a cada ano num processo antropofágico em que ninguém ganha; para ser a melhor, a empresa tem que ser única . Ora, como isso se aplica às cooperativas? Elas já são diferentes das empresas capitalistas convencionais pelas suas características exclusivas (cada sócio um voto, distribuição das sobras *pro rata*, neutralidade política, religiosa, étnica e de gênero, entre outras), mas também são únicas por causa do sétimo princípio, o da preocupação com a comunidade. Qual a empresa não cooperativa que tem essa preocupação?

São temas contemporâneos que dão ao movimento cooperativista novas e mais complexas responsabilidades, e é preciso que a academia se debruce sobre eles, com a mesma consistência que tem esse livro escrito por autores cuja vida profissional está ligada ao cooperativismo. Esse livro inova ao lançar luzes sobre o movimento numa região - o Norte brasileiro - com escassa pesquisa e pouca literatura a respeito, em especial num setor tão relevante quanto o de transportes.

Eis um livro cuja leitura vale a pena.

Roberto Rodrigues
Coordenador do Centro de Agronegócios da
Fundação Getúlio Vargas e Ministro da Agricultura,
Pecuária e Abastecimento (2003-2006)

APRESENTAÇÃO

É sempre motivo de alegria quando tomo conhecimento de uma nova pesquisa científica ou estudo acadêmico cujo foco envolve o cooperativismo brasileiro. Este é um movimento econômico riquíssimo e que merece a atenção das instituições de ensino superior do nosso país e que, de fato, têm extrapolado suas fronteiras e ganhado espaço nas cátedras mais respeitadas do Brasil.

Quando Sílvia Silvestre dos Santos e Elói Martins Senhoras trouxeram o tema para o âmbito acadêmico comprovaram perante o grande público aquilo que os cooperativistas de todo o país já sabem: o cooperativismo, mais do que estimular os sonhos de uma vida melhor, transforma as realidades e gera felicidade àqueles que fazem deste movimento, uma prática diária de confiança mútua.

Aliás, é esta confiança que assegura o sucesso da Cooperativa dos Condutores Autônomos e de Transporte Alternativo do município de Bonfim (COOPBON), em Roraima. A atuação de seus cooperados, pautada no respeito e confiança mútua, é o principal objeto da análise que apresento na forma deste livro, uma obra que corrobora com as pesquisas teóricas e empíricas sobre o

Ramo Transporte no Brasil, um dos que mais se desenvolve de Norte a Sul do país.

Este é o papel do cooperativismo como agente de transformação econômica e social. E também é uma das razões pelas quais a Organização das Nações Unidades (ONU) denominou 2012 como o "Ano Internacional das Cooperativas", pois ao redor do mundo, só cresce o número de quem acredita e faz do cooperativismo uma ferramenta de geração de emprego, renda e inclusão social.

E, aqui no Brasil, não poderia ser diferente. Existem 6,6 mil cooperativas representadas pela Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB). Juntas, elas reúnem 12,7 milhões de associados e geram mais de 361 mil empregos diretos. Assim como ocorre ao redor do mundo, milhares de brasileiros acreditam, confiam e trabalham, de sol a sol, por uma realidade melhor, tanto no âmbito local quanto na dimensão nacional, pois um país mais próspero e justo é o sonho de todo cooperado.

Por isso, conhecer o movimento cooperativista a fundo é tão importante. Saber quais são suas bases e princípios nos dará um roteiro seguro para navegar nesse mar econômico, ora agitado, ora mais calmo, mas sempre cheio de oportunidades. E este conteúdo é fácil de ser encontrado no primeiro capítulo desta obra – Raízes do

Cooperativismo – que nos faz relembrar, com riqueza de detalhes, o surgimento do modelo econômico que abraçamos e que nos mostra a importância de lutar por nossos sonhos.

No capítulo 2, intitulado Cooperativismo de Transporte Intermunicipal no Estado de Roraima, temos a demonstração de que as 24 cooperativas de transporte do estado transformam as rodovias em verdadeiros eixos de integração e desenvolvimento. Diante disso, o estudo nos convida a uma reflexão sobre a inserção das cooperativas como ferramentas de desenvolvimento. Tanto é que o número de cooperados do Ramo Transporte, em Roraima, só cresce. Hoje eles são: 1.135.

No decorrer das páginas, o leitor conhecerá, ainda, um pouco mais sobre o funcionamento de uma cooperativa. Este é o assunto do capítulo 3, que apresenta a expertise da COOPBON, um exemplo de modelo de gestão, pois estimula seus cooperados a participarem da tomada de decisão e das ações de estruturação de estratégias organizacionais que favoreçam seu diferencial competitivo.

Por fim, parabenizo os autores pela iniciativa deste estudo, a cooperativa participante e todos os demais profissionais que contribuíram com a realização desta pesquisa, cujo título é

Cooperativismo no Transporte Intermunicipal de Passageiros em Bonfim (RR).

Tenho a certeza de que as informações aqui contidas trarão relevantes contribuições para o desenvolvimento das cooperativas de transporte de todo o país. Por isso, convido a todos a desfrutar da leitura desta obra extremamente rica em dados, informações, exemplos e história. Boa leitura!

Márcio Lopes de Freitas
Presidente do Sistema OCB

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 17

CAPÍTULO 1 | 27
Raízes do Cooperativismo

CAPÍTULO 2 | 67
Cooperativismo de Transporte Intermunicipal no Estado de RR

CAPÍTULO 3 | 101
Estudo de caso: COOPBON

CONSIDERAÇÕES FINAIS 147

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 157

SOBRE OS AUTORES 165

Grandes descobertas e progressos invariavelmente envolvem a cooperação de várias mentes

Alexander Graham Bell

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

As transformações advindas após a difusão da Revolução Industrial na segunda metade do século XVIII, início do século XX, culminou na busca de respostas às dificuldades enfrentadas pela classe operária, num modelo de sociedade de gestão democrática capaz de gerar empregos e distribuir riquezas, como alternativa de combate ao desemprego. Neste contexto, é que surge o cooperativismo, materializado através de trabalho associativo, para enfrentamento da exploração do capital sobre o trabalho.

Historicamente, considera-se o ano de 1844 como o de nascimento do cooperativismo, quando um grupo de 28 (vinte e oito) trabalhadores em Rochdale, na Inglaterra, sistematizaram regras basilares acerca do funcionamento de uma sociedade cooperativa. Um ideário que sobrevive até os dias atuais.

Diante de novos mercados de trabalho conturbado e altamente competitivos, as cooperativas surgem como alternativa para inserção no campo empreendedor, dado que permitem a gestão democrática da sociedade, e principalmente, das definições das políticas e estratégias de ação de desenvolvimento do negócio cooperativo pelos seus próprios membros.

Dessa forma, o cooperativismo expandiu-se por todo o mundo compreendido como um ideal de organização socioeconômica democrática, pautado no trabalho coletivo e de ajuda mútua relevante para promover o progresso econômico e social de diversos grupos, de distintos objetivos econômicos, mas inspirados sempre nos princípios de solidariedade que lhe dão origem.

O marco inicial do cooperativismo no Brasil se deu em meados do ano de 1847, no interior do Paraná com a fundação da Colônia Teresa Cristina, com objetivo de solucionar problemas enfrentados pelos colonos brasileiros, tal como o difícil acesso ao mercado e a baixa valorização dos produtos agrícolas.

Há uma expressiva predominância na prestação de serviços no ramo de transporte em Roraima, curiosamente é de cooperativas que exploram uma peculiar modalidade econômica: o transporte intermunicipal de passageiros, em veículos com capacidades que variam entre 4 (quatro) e 16 (dezesseis) passageiros.

Dessa forma, esse tipo de empreendimento coletivo por apresentar características peculiares, dentre elas, oferta de serviço de leva e traz do usuário e a flexibilidade de horários e facilidades do deslocamento sem que tenha um custo adicional com outros

serviços de transporte, demonstra a importância diferenciada deste serviço. Assim, tanto no aspecto econômico quanto social, constituindo-se em um relevante serviço à disposição das pessoas que transitam entre a fronteira brasileira, incluindo a sede do município de Bonfim e a capital de Roraima.

Destarte, o objetivo geral do livro é analisar o cooperativismo no setor de transporte intermunicipal e transfronteiriço de passageiros no município de Bonfim no Estado de Roraima tomando como referência de análise da Cooperativa dos Condutores Autônomos e de Transporte Alternativo de Bonfim/Roraima (COOPBON).

O primeiro objetivo específico é fazer uma revisão histórica, normativa e principiológica sobre o cooperativismo tomando como referência as matrizes filosóficas do século XIX e do século XX que fundamentam o movimento e as principais balizas normativas no caso do Brasil.

O segundo objetivo específico é trazer uma apreensão do cooperativismo no transporte intermunicipal no país e contextualizar o Estado de Roraima nessa situação onde o cooperativismo é forte em diferentes municípios e com destaque estratégico para as fronteiras Brasil/*Guyana*.

O terceiro objetivo específico é desenvolver um estudo de caso com base na COOPBON, tomando como referência uma análise sobre a sua gestão estratégica organizacional, bem como sobre os seus impactos no desenvolvimento regional transfronteiriço e local.

A metodologia da pesquisa é caracterizada como um estudo descritivo, exploratório e explicativo, sendo classificada à natureza dos meios como uma classificação quali-qualitantitiva, a qual se utiliza de diferente técnicas que trabalho com dados primários (entrevistas, legislações e estatísticas) e secundários (livros e artigos em periódicos especializados).

As principais técnicas de pesquisa utilizadas foram de revisão bibliográfica e documental e trabalho de campo com aplicação de questionários semi-estruturados, registro fotográfico, mapeamento georreferenciado com a utilização do *software ArcGis*, bem como tabulação e organização de dados em gráficos por meio do *software Excel*.

Com bases nessas discussões sobre o movimento cooperativista de transporte intermunicipal e transfronteiriço em Bonfim e com base nesses procedimentos metodológicos de pesquisa, o presente livro está estruturado em três capítulos complementares, incluído a presente introdução e as considerações

finais, por meio de uma lógica dedutiva, que partiu de marco de abstrações teóricas normativas até se chegar à empiria de um estudo de caso.

No primeiro capítulo, "Gênesis do Cooperativismo", o objetivo da discussão foi desenvolver um levantamento bibliográfico e documental sobre o cooperativismo à luz das doutrinas fundantes no século XIX e no século XX, bem como os marcos principiológicos que repercutem na sua normatização no Brasil.

O estudo infere que a sociedade cooperativa pode ser um instrumento de importância máxima na otimização de ganhos e redução de custos, desde que se tenha uma organização que siga os preceitos modernos do cooperativismo e os normativos reguladores no que diz respeito à condução da sociedade cooperativa pautada em seus valores e princípios.

No segundo capítulo, "Cooperativismo de Transporte Intermunicipal transfronteiriço no Estado de Roraima", a finalidade do livro foi discutir a centralidade dos serviços prestados pelas sociedades cooperativas do ramo de transporte intermunicipal de passageiros no processo de desenvolvimento exógeno de municípios no estado de Roraima.

Este tipo de serviço nasceu e criou-se em função da necessidade de se prestar um serviço de deslocamento entre as várias cidades e comunidades interioranas de Roraima e a cidade de Boa Vista, visto que as empresas de ônibus autorizadas pelo Poder Público Estatal para a realização de tal serviço sempre cumpriram de forma muito limitada essa tarefa, adquirindo uma importância socioeconômica relevante, uma vez que em muitos pontos constitui-se na única forma de trânsito de pessoas.

No terceiro capítulo, "Análise Organizacional e Socioeconômica da Cooperativa dos Condutores Autônomos e de Transporte Alternativo de Bonfim/Roraima (COOPBON)", objetivou-se analisar os processos organizacionais, econômicos e socioculturais que se desenvolveram entre os sócios da Cooperativa de Transporte de Passageiros Intermunicipal situada no município de Bonfim, que trabalham na fronteira internacional nas cidades-gêmeas Bonfim/Lethem.

A pesquisa desenvolvida traz explicações acerca dos impactos diretos da cooperativa COOPBON para a economia do município, dado seu impacto local no desenvolvimento endógeno que gera o capital social podendo assim impulsionar o desenvolvimento econômico e o crescimento do município.

Em termos de instituições, a cooperativa caracteriza-se como um relevante ator social devido à sua natureza como formadora de acumulação de capital, do ponto de vista do desenvolvimento local, sendo ainda, na conformação do capital social de longo prazo do município de Boa Vista, promissora eventual do surgimento de novos negócios que podem estar condicionados justamente em função da cooperativa.

Por fim, últimas considerações são trazidas a título de conclusão findando, tanto sintetizar os principais conceitos e debates desenvolvidos ao longo do texto, quanto apontar prospectivamente futuras outras agendas de pesquisa que tomem como referência os marcos desenvolvidos e estabelecidos neste livro.

CAPÍTULO 1

RAÍZES DO COOPERATIVISMO

RAÍZES DO COOPERATIVISMO

Mundialmente, intensas mudanças têm ocorrido no campo socioeconômico. Com a globalização, o acesso a redes de internet e a concorrência acirrada, todos os países buscam estabelecer estratégias de sobrevivência em um mercado cada dia mais competitivo, contribuindo dessa forma, para o seu desenvolvimento social e econômico.

No entanto, junto à globalização surge também um intenso processo de exclusão social, característico da natureza histórica da estrutura econômica e social de uma sociedade interligada vinte e quatro horas com a ciência, o meio ambiente e a tecnologia. No caso do Brasil, a partir da inserção neste cenário, várias transformações vêm modificando profundamente os cenários econômico, social e político do país.

Diante deste contexto, é que o cooperativismo se insere na busca constante de consolidação das sociedades cooperativas que objetivam solucionar problemas que atendam às necessidades coletivas de grupos sociais. Neste cenário de conflitos e mudanças originaram-se formas alternativas de organização da sociedade abalizadas em interesses comuns, tais como a ajuda mútua, a solidariedade e a cooperação.

Portanto, este capítulo está estruturado em seções que discorrem acerca dos primórdios do movimento cooperativista, trazendo sua historicidade desde seus percussores, os chamados idealistas utópicos, seguindo para a definição e conceitos das sociedades cooperativas, assim como os requisitos, classificação e princípios imprescindíveis para a caracterização desse tipo de sociedade.

Apresenta-se ao final, a cronologia do arcabouço jurídico brasileiro, que mesmo passado por diversos regimes e governos, traz em seu bojo o fomento a esse tipo de sociedade, dando-lhes a legitimidade necessária para sua existência. Pela conjunção de seus valores e princípios e sua vocação socioeconômica somada ao reforço dos marcos legais promulgados no Brasil, a sociedade cooperativa pode ser vista como uma ferramenta autêntica de resultados socioeconômicos de caráter comunitário.

PRIMÓRDIOS DO COOPERATIVISMO

Desde o primórdio dos tempos, tem-se registro de que o ideário cooperativista está balizado na ajuda mútua e na solidariedade, estando presente nos mais distintos movimentos sociais, todos inerente às relações e atividades humanas, mesmo

que apresentado em alguns aspectos de maneira sutil e imatura. Dessa forma, existem registros de atividades desenvolvidas em cooperação desde a Pré-História, seja em tribos indígenas pré-colombianas, até civilizações antigas, como os babilônicos, por exemplo, que praticavam de certa forma o arrendamento de terras para a exploração em comum.

Gayotto (1976) *apud* Bialoskorski Neto (2006) descreve uma primitiva forma de cooperação existente até a atualidade na Armênia, nas proximidades do Monte Ararat. Lá, as mulheres, no intuito de otimizar os parcos recursos de combustível disponíveis, fazem uma espécie de cooperativa que trabalha a produção de queijos.

O filósofo grego Aristóteles (300 a.C.) enunciava, o homem é um ser social, e esta condição traria intrínseca a aptidão natural à vivência colaborativa, na qual cada um se coloca para o todo e aproveita o todo de cada um, de forma a compartilharem e trabalharem em benefício próprio da coletividade.

Ao constituir aldeias e ajuntamentos, o homem primitivo estabeleceu laços cooperativos com o intuito de defender-se de inimigos comuns, sejam outras comunidades, sejam animais selvagens; os trabalhos intra-comunidade eram mais eficientes e eficazes, tais como a obtenção de alimento pela prática da

agricultura ou pela caça e pesca. KLAES (2005) afirma que a ideia precedeu ao movimento cooperativista, pois aquela se confunde com a própria história da humanidade.

Na Grécia Antiga, diversas organizações caracteristicamente cooperativas agrupavam as pessoas das classes média e baixa. Entidades constituídas com finalidades econômicas e para organizar o labor foram criadas a partir da evolução de grupos que se formavam com o objetivo de proporcionar adequado funeral aos seus membros (LUIZ FILHO, 1960).

Outros povos deixaram registros de práticas associativistas, como os maias, romanos, chineses, astecas e até Esparta, conhecida historicamente pelas suas rígidas regras militares (SCHNEIDER, 1998).

Na Roma Antiga, operários se juntavam em associações denominadas *Colégios Romanos*, com o intuito de melhor organizar suas atividades laborativas. UNISUL (2007) afirma que estes Colégios permitiam o ingresso de estrangeiros, escravos alforriados e não alforriados, o que demonstrava que tais instituições tinham elevado espírito de ajuda mútua e solidariedade humana, sem estabelecer distinções ou preconceitos.

Os essênios, povo que se estabeleceu às margens do Mar Morto constituíram nos primeiros séculos Depois de Cristo a

Colônia Comunal, que UNISUL (2007) considera como a primeira experiência de vida comunal fundamentada no trabalho e na ajuda mútua, da qual se tem registros documentais fartos. Esta colônia foi detalhadamente descrita nos Pergaminhos do Mar Morto, achados nas cavernas de Qunram, a partir de escavações realizadas na região na década de 50 do século passado.

Na Idade Média, em mosteiros e missões jesuíticas, entre os povos eslavos e na Rússia a cooperação se faz presente em comunidades coletivas agrícolas e de pescadores, nas chamadas Mir, Zadrugas e Artéis (BIALOSKORSKI NETO, 2006). A cooperação já se perfazia na Idade Média, na forma de associações formadas por grupos profissionais fechados e organizados, na qual não se cabia mais o regime de coerção, do trabalho forçado, como a escravidão ou servidão, e a sociedade dava espaço para a concretização do regime corporativo.

Zadruga é como se designa a grande família sérvia, isto é, espécie de comunidade igualitária com um chefe e um patrimônio comum. Enquanto que o Mir é uma colônia de campesinos russos que exploram e habitam em terras (antes dos senhores feudais, hoje, do estado russo) mediante pagamento de tributos pelo usufruto daquela área.

E o Artel é uma organização muito semelhante a uma cooperativa de trabalho, uma vez que reunia diversos trabalhadores autônomos, principalmente pescadores e lenhadores; esta associação contratava trabalhos para serem executados pelos seus membros de forma coletiva, e distribuíam os valores de acordo com a participação de cada um. O Artel surgiu na Rússia no Século XIV.

As guildas ou corporações romanas eram instituições associativas compostas por trabalhadores do meio urbano (artesãos e comerciantes), com características semelhantes aos sindicatos e cooperativas atuais. Sua atuação "sindical" se dava pela proteção dos seus membros, tanto da concorrência externa quanto interna, adotando postura agressivamente protecionista e regulamentando diversos aspectos do ofício de seus integrantes, como salários, técnicas de produção, preços etc. Entretanto, no âmbito cooperativista, as guildas ou corporações desenvolveram práticas de autogestão e de ajuda mútua socioeconômica.

A OCB (2011) afirma que, tendo nascido e florescido na Europa, o Cooperativismo espalhou-se pelo mundo e atualmente está presente em todos os países, culturas e sistemas econômicos. Mas o mesmo autor credita às Missões Jesuítas no Brasil do Século XVII um importante papel:

> Remontando no tempo, o início da construção de um estado cooperativo em bases integrais, encontra-se pautada em 1610, com a fundação das primeiras missões jesuíticas no Brasil. Esse modelo que perdurou como exemplo de sociedade solidária fundamentada no trabalho coletivo, por mais de 150 anos, tinha sua base fundamentada no bem-estar do indivíduo e da família que se sobrepunham ao interesse econômico da produção. A ação dos padres jesuítas se baseou na persuasão, movida pelo amor cristão e pelo princípio do auxílio mútuo, prática encontrada entre os indígenas brasileiros e em quase todos os povos primitivos, desde os primeiros tempos da humanidade (COASSUL, 2012).

Alguns dos Monastérios Cristãos da Idade Média desenvolviam atividades econômicas similares a cooperativas integrais, tanto na questão da produção quanto no consumo, sendo comunidade

seus membros com os recursos necessarios para a sobrevivencia.

Nas Américas, os astecas desenvolveram práticas cooperativas muito bem delineadas, a fim de atender as necessidades de irrigação, tarefas de caráter religioso e de defesa comum, em comunidades denominadas *calpullalli* (UNISUL, 2007). Igualmente, incas peruanos tinham comunais marcadamente cooperativistas, nas comunidades chamadas de *ayllus*.

PRECURSORES DO COOPERATIVISMO MODERNO: CONCEPÇÃO IDEOLÓGICA DE ORIGEM

Admite-se que o cooperativismo moderno teve seu início com a experiência dos "Probos Pioneiros de Rochdale". Todavia, durante o período da História conhecido como a Idade Moderna (entre os séculos XVI e XVII), diversos pensadores, filósofos e economistas defendiam ideias que, implantadas, poderiam minimizar ou neutralizar os efeitos deletérios de organizações socioeconômicas da época. Ressalte-se que, no período, florescia o capitalismo moderno, com sua concentração de meios de produção de um lado e a imensa massa de trabalhadores que dependia da força de trabalho para sobreviver.

Esses ideais, apresentados em romances sociais que descreviam sociedades humanas constituídas de maneira racional e em perfeita harmonia, constituíam a chamada "Doutrina Utopista", sendo seus defensores muitas vezes ridicularizados e conhecidos como socialistas utópicos.

A cooperação econômica se fortaleceu no Século XVI, com Paul Plockboy, que pregava a cooperação integral por classes de trabalhadores, e John Bellers, defensor da criação de colônias

cooperativas com o objetivo de comercializar diretamente seus produtos e eliminar o lucro de intermediários (PINHO, 1977).

No entanto, os precursores do cooperativismo moderno foram abertamente influenciados pelas ideias utópicas, mas movidos pela nobre preocupação de melhorar as condições humanas de um modo geral.

Santos (2001) pondera que, ao longo da história humana, sempre houve pessoas discordantes do meio social em que viviam, e que buscavam uma sociedade onde valores como a justiça, progresso, felicidade, paz e a ordem sobrepujassem os interesses individuais e prevalecesse o bem-estar coletivo.

A partir da influência de alguns estudiosos – conhecidos como os Precursores do Cooperativismo – lançaram bases doutrinárias para o cooperativismo, consolidadas na Cooperativa Pioneira de Rochdale e até hoje inseridas no movimento cooperativista mundial.

As ideias avançadas desses precursores, que preconizavam a transferência do poder capitalista reinante para o operário, através da socialização da terra e dos meios de produção, e o homem acima de qualquer relação produtiva, ensejaram que Marx e Engels (1998) os denominassem de utópicos.

Quadro 1 - Precursores mais destacados do cooperativismo

Precursores	Idéia Defendida
Robert Owen (Inglaterra, 1772 – 1858)	Defendia a idéia de que o homem era resultado de seu meio social, portanto, modificar este implicava em também mudar aquele. É considerado o pai do cooperativismo moderno posto que suas idéias e ações influenciaram consideravelmente a Cooperativa de Rochdale.
Charles Fourier (França, 1772 – 1837)	Idealizou comunidades onde as pessoas deveriam viver com justiça e harmonia, mediante a aceitação de que as diferenças e desigualdades constituíam a vontade divina, e, como tudo que provém de Deus é perfeito, tal se daria também com as desigualdades, cabendo ao homem buscar meios de conviver com elas. As comunidades utópicas idealizadas por Fourier eram chamadas de Falanstérios, tipo de colônia socialista e comunitária.
Philippe Buchez (França, 1796 – 1865)	Lançou as bases para o cooperativismo de trabalho, ao defender a organização de operários em cooperativas para que fossem produtores livres, tivessem acesso a empréstimo, pudessem guardar suas economias em caixas de poupança coletiva e, principalmente, obtivessem ganhos iguais. As principais características da sociedade cooperativa defendida por Buchez eram: independência financeira do estado, retorno proporcional das sobras para o cooperado, a dupla função do cooperado (prestador de serviços e empresário ao mesmo tempo) e a impossibilidade de se dividir ou alienar o capital social da cooperativa.
William King (Inglaterra, 1786 – 1865)	Estimulou a implantação de uma rede de organizações com fortes características cooperativistas, baseando suas idéias no princípio de que deveria se organizar a sociedade com base no fortalecimento da capacidade de consumo das pessoas. Influenciou a formação do chamado cooperativismo de consumo.
Louis Blanc (França, 1812 – 1882)	Defendia a constituição de entidades pelo estado, a fim de associar os operários, que formariam as chamadas fábricas sociais. As sobras líquidas das operações dessas fábricas seriam divididas entre os operários, um fundo de assistência social e uma parte para a capitalização e fortalecimento financeiro do empreendimento.

Fonte: Elaboração própria. Baseada em PERIUS (1997), REIS JUNIOR (2006), PINHO (1982), SANTOS (2001), SALES (2010).

A SOCIEDADE DOS PIONEIROS DE ROCHDALE

A dinâmica socioeconômica pela emergente Revolução Industrial, eminentemente opressora da dignidade humana, pois baseava na alta remuneração do capital combinada com a exploração quase escrava do trabalho proporcionou o ambiente perfeito para florescer experiências socialistas, que visavam corrigir tais distorções (REIS JUNIOR, 2006).

O século XIX começara e prosseguia com inúmeros problemas econômicos, sociais e políticos, com os ideais de igualdade e democracia da Revolução Francesa sobrepujados pela crescente ganância por lucros e aristocracia (MENEZES, 2005).

Em 21 de dezembro de 1844, no bairro de Rochdale, Manchester (Inglaterra), após um ano de conversas e entendimentos, 28 tecelões fundaram o que hoje é considerada a primeira cooperativa moderna: a Sociedade dos Probos Pioneiros de Rochdale, baseada na ajuda mútua a fim de proporcionar a melhoria das condições de vida e bem-estar comum (KEIL; MONTEIRO, 1982). Suas ideias eram fundamentadas no pensamento de Robert Owen, Charles Fourier e outros precursores, que pregavam a cooperação e ajuda mútua.

Pinho (1982) afirma que os Pioneiros de Rochdale buscavam uma sociedade mais equitativa por meio associações voluntárias ou de modificações da organização da produção industrial e do trabalho, ou de modificações do regime de trocas, assim inauguraram um armazém para aquisição de produtos de consumo mútuo, que deveria seguir normas estatutárias a fim de garantir:

a) Formação de capital que proporcionasse a independência dos operários no que diz respeito ao abastecimento de produtos em comum;
b) Fim do alcoolismo;
c) Construção de moradias a preço de custo e dignas;
d) Fim da usura e do fiado;
e) Cooperação integral entre seus associados;
f) Criação de empreendimentos agrícolas e industriais que permitissem aos associados produzir diretamente e a preço acessível os bens indispensáveis à subsistência.

Os pioneiros de Rochdale, ao definirem em seus estatutos os princípios, normas e estrutura organizacional, estabeleceram com estes o que viria a ser os fundamentos doutrinários do cooperativismo, aceitos universal e atualmente: livre adesão e demissão de associados; relação unívoca entre uma pessoa e o direito de um voto; limitação do pagamento de juros ao capital; rateio de sobras proporcionais às operações mantidas com a cooperativa; estabelecimento de um fundo de reserva para aumento da capitalização; e de outro fundo a fim de atender às demandas educacionais do grupo.

Schneider (1979) afirma que os precursores do cooperativismo moderno se dedicaram a idealizar maneiras de

organizar a sociedade para enfrentar as grandes mudanças e seus males decorrentes, tais como desemprego, instabilidade econômica, medo, fome, violência etc. Os pioneiros de Rochdale conseguiram demonstrar que a união de pessoas em torno de um objetivo era possível, e esta organização cooperativa poderia melhorar a situação socioeconômica da comunidade na qual se insere.

O cooperativismo moderno surge, portanto, como uma ferramenta capaz de amenizar os traumas econômicos e sociais vividos pela maioria das pessoas da época (SALES, 2010). Entretanto, seus ideais perpassam os anos e os cenários e se mostram atuais, frutificando em cooperativas de diversos ramos e atividades, por todo o mundo.

SOCIEDADES COOPERATIVAS À LUZ DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

São vários conceitos existentes que definem as sociedades cooperativas, que vão desde a conceituação etimológica, doutrinária, organizacional à jurídica. No entanto, pode-se observar uma coisa em comum a todas as definições, que é a ajuda mútua como sendo um dos pilares da construção do

cooperativismo. Desta forma o sentimento de colaboração apresenta-se como combustível que mantém acesa a chama dos ideais dos pioneiros de Rochdale.

Destarte, torna-se relevante apresentar os marcos etimológicos do que hoje se compreende como a pilastra mestre do movimento cooperativista, o conceito de cooperativa, que em latim traz consigo um núcleo duro de significância sobre toda articulação social que é funcional a determinadas finalidades.

> [Cooperativa é um] termo derivado do latim cooperativus, de coopeare (cooperar, colaborar, trabalhar com outros). Seguindo o próprio sentido etimológico, é aplicado na terminologia jurídica para designar a organização ou sociedade, constituída por várias pessoas, visando melhorar as condições econômicas de seus associados. (Plácido e Silva, 1984, p. 561).

Já, doutrinariamente, Nilson Reis Júnior, em sintonia com Renato Becho Lopes (2002), define cooperativa como sendo a sociedade de pessoas, de cunho econômico, sem fins lucrativos, criada para prestar serviços aos sócios, de acordo com os princípios jurídicos próprios e mantendo seus traços distintos intactos.

Com definição dada pela Aliança Cooperativa Internacional - ACI, entidade máxima do movimento

cooperativista global, será considerada sociedade cooperativa qualquer associação de pessoas ou de sociedades que tenha como objetivo o progresso econômico e social dos seus membros através da exploração de uma empresa com base na ajuda mútua e que se conforme com os princípios cooperativos tal como foram definidos pelos pioneiros de Rochdale e reformulados pelo 23º congresso da ACI.

A Organização Internacional do Trabalho - OIT, conceitua cooperativa como sendo uma associação de pessoas que se uniram voluntariamente para realizar um objetivo comum, através da formação de uma organização administrada e controlada democraticamente, realizando contribuições equitativas para o capital necessário e aceitando assumir de forma igualitária os riscos e benefícios do empreendimento no qual os sócios participam ativamente, (Recomendação 127 da OIT).

Nota-se, que qualquer que seja a definição empregada para conceituar uma sociedade cooperativa, a preocupação imediata com os valores e ideais humanitários está explícita. É onde está a grande distinção em relação a outras iniciativas de caráter empresarial. O cooperativismo apresenta-se como o único movimento socioeconômico existente que se desenvolve sob uma mesma orientação doutrinária, e assim é desde o seu surgimento na

primeira metade do Século XIX, em Rochdale, na Inglaterra (MEINEN, 2011).

Box 1 - **Definição das Sociedades Cooperativas, segundo a legislação brasileira**

De acordo com o artigo 4° da Lei n° 5.764/71, que rege o cooperativismo no Brasil, cooperativa é definida como: "sociedades de pessoas, com forma e natureza jurídica próprias, de natureza civil, não sujeitas a falência, constituídas para prestar serviços aos associados, distinguindo-se das demais sociedades pelas seguintes características:

I. Adesão voluntária, com número ilimitado de associados, salvo impossibilidade técnica de prestação de serviços;
II. Variabilidade do capital social representado por quotas-partes;
III. Limitação do número de quotas-partes do capital para cada associado, facultado, porém, o estabelecimento de critérios de proporcionalidade, se assim for mais adequado para o cumprimento dos objetivos sociais;
IV. Inacessibilidade das quotas-partes do capital a terceiros, estranhos à sociedade;
V. Singularidade de voto, podendo as cooperativas centrais, federações e confederações de cooperativas, com exceção das que exerçam atividade de crédito, optar pelo critério da proporcionalidade;
VI. Quórum para o funcionamento e deliberação da Assembléia Geral baseado no número de associados e não no capital;
VII. Retorno das sobras líquidas do exercício, proporcionalmente às operações realizadas pelo associado, salvo deliberação em contrário da Assembléia Geral;
VIII. Indivisibilidade dos fundos de Reserva e de Assistência Técnica Educacional e Social;
IX. Neutralidade política e indiscriminação religiosa, racial e social;
X. prestação de assistência aos associados, e, quando previsto nos estatutos, aos empregados da cooperativa;
XI. Área de admissão de associados limitada às possibilidades de reunião, controle, operações e prestação de serviços.

Fonte: BRASIL (1971).

Nota-se, que as sociedades cooperativas brasileiras estão enquadradas num tipo societário normatizado por lei especial e cercado por peculiaridades inexistentes em nenhum outro tipo societário. A correta compreensão do dimensionamento de suas atividades lhe dão contornos bem definidos e próprios, permitindo distingui-las das demais sociedades, mesmo diante das

complementações e derrogações que sofreram, com o advento do Código Civil Brasileiro de 2002.

No entanto, diante da competitividade dos mercados, para se obter sucesso, é necessário ser observado pelas sociedades cooperativas algumas estratégias para impetrar êxito diante da modernidade globalizada. A autogestão participativa, o aprimoramento tecnológico, o investimento na formação profissionalizada são alguns dos fatores que poderão contribuir para o desenvolvimento do cooperativismo, e por conseguinte, para a consolidação das cooperativas nos processos competitivos e de integração nos mercados regionais.

Assim, em função de suas peculiaridades, através das sociedades cooperativas é possível a atuação em mercados diversos, seja na prestação de serviços ou mesmo na compra e venda de produtos. A cooperativa, segundo Sykuta e Cook (2002), pode ser considerada como uma organização para o cooperado, enquanto uma empresa de capital é orientada para o investidor controlador da empresa; assim a origem da necessidade de estratégias é diferente, mas a estratégia de mercado poderá ser semelhante.

CONSTITUIÇÃO DE UMA SOCIEDADE COOPERATIVA

A sociedade cooperativa é constituída por decisão da Assembleia Geral dos seus fundadores. Trata-se de uma reunião especial dos interessados em formar a cooperativa, com *quorum* e convocação realizados de acordo com a legislação vigente, estando este documento de acordo com a lei cooperativista e acompanhado da respectiva ata. No entanto, o ato constitutivo terá de atender os requisitos dispostos no artigo 15, da Lei 5.764/71, os quais, se não atendidos, resultam na nulidade de todo o ato.

Quadro 2 - Requisitos para constituição de uma sociedade cooperativa

I	A denominação da entidade, sede e objeto de funcionamento.
II	O nome, nacionalidade, idade, estado civil, profissão e residência dos associados, fundadores que o assinaram, bem como o valor e número da quota-parte de cada um.
III	Aprovação do estatuto da sociedade.
IV	O nome, nacionalidade, estado civil, profissão e residência dos associados eleitos para os órgãos de administração, fiscalização e outros. O estatuto se não estiver presente no ato constitutivo, deverá ter a assinatura dos fundadores.

Fonte: BRASIL (1971).

O órgão máximo de representação das sociedades cooperativas no Brasil, a Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB), recomenda, ao tratar do tema em estudo, entre outras coisas, a criação de uma comissão responsável pelos trabalhos de

formação da cooperativa, a qual terá a atribuição de definir os objetivos e o objeto da cooperativa, além de também realizar reuniões com os interessados com intuito de discutir a viabilidade de constituição da mesma.

Deverão ainda levantar questões essenciais como a necessidade da cooperativa, a disposição dos interessados em investir na sociedade, a possibilidade do volume de negócios gerar benefícios ou não aos cooperados, o grau de comprometimento dos associados entre outros aspectos (ALVES, 2003).

Para que a cooperativa se torne sujeito de direitos e obrigações na órbita civil, é necessário que se faça o seu registro nos órgãos competentes (Junta Comercial e Receita Federal). Procedido o arquivamento dos documentos nos órgãos citados, a sociedade cooperativa adquire personalidade jurídica, e logo estará apta a funcionar (§ 6º, art.18 da Lei 5.764/1971).

CLASSIFICAÇÃO DAS SOCIEDADES COOPERATIVAS

Esta classificação normalmente é feita quanto à forma legal de constituição – que vai definir de que maneira a cooperativa deve ser tratada juridicamente, bem como a proporção de sua representatividade – e quanto ao objeto social define a atividade

fim deste tipo de sociedade, ou seja, a sua finalidade, o seu ramo de atuação na economia, a natureza das suas atividades desenvolvidas.

Classificação quanto à forma de constituição das cooperativas

De acordo com a Lei Federal 5.764/1971, em seu art. 6º, incisos I, II e III, as sociedades cooperativas podem assim ser classificadas em uma tipologia tripartite fundamentada em distintos padrões de escala organizativa, identificados por a) *cooperativas singulares*; b) *cooperativas centrais ou federações*; e, c) *confederações de cooperativas*.

Em primeiro lugar, as *cooperativas singulares* surgem quando constituídas com o número mínimo de 20 pessoas físicas, admitindo-se pessoas jurídicas excepcionalmente. O principal objetivo dessas é a prestação de serviços aos seus associados.

Em segundo lugar, as *cooperativas centrais ou federações*, surgem quando constituídas, no mínimo, por três cooperativas singulares. Objetiva a organização em comum e em maior escala que as singulares.

Em terceiro lugar, as *confederações de cooperativas*, originam-se quando constituídas, no mínimo, por três federações

ou centrais. Visam a coordenação das atividades de suas cooperativas filiadas, que são as singulares e as federações.

Classificação quanto ao objeto social das cooperativas

A Organização das Cooperativas Brasileiras – OCB, para efeito de organização do sistema cooperativo, classificou setorialmente as sociedades cooperativas por meio da existência de 13 ramos de atuação.

Quadro 3 - **Ramos do Cooperativismo**

	Ramo	Descrição
1	Agropecuário	Composto pelas cooperativas de produtores rurais ou agropastoris e de pesca, cujos meios de produção pertençam ao associado.
2	Consumo	Composto pelas cooperativas dedicadas à compra em comum de artigos de consumo para seus associados.
3	Crédito	Composto pelas cooperativas destinadas a promover a poupança e financiar necessidades ou empreendimentos dos seus associados.
4	Educacional	Composto por cooperativas de professores, que se organizam como profissionais autônomos para prestarem serviços educacionais, por cooperativas de alunos de escola agrícola.
5	Especial	Composto por cooperativas constituídas por pessoas que precisam ser tuteladas ou que se encontram em situação de desvantagem nos termos da Lei 9.867, de 10 de novembro de 1999.
6	Habitacional	Composto pelas cooperativas destinadas à construção, manutenção e administração de conjuntos habitacionais para seu quadro social.
7	Infraestrutura	Antes denominado "Energia/Telecomunicação e Serviços", composto pelas cooperativas cuja finalidade é atender direta e prioritariamente o próprio quadro social com serviços de infraestrutura.
8	Mineral	Composto pelas cooperativas com a finalidade de pesquisar, extrair, lavrar, industrializar, comercializar, importar e exportar produtos minerais.
9	Produção	Composto pelas cooperativas dedicadas à produção de um ou mais tipos de bens e produtos, quando detenham os meios de produção.
10	Saúde	Composto pelas cooperativas que se dedicam à preservação e promoção da saúde humana.
11	Trabalho	Composto pelas cooperativas que se dedicam à organização e administração dos interesses inerentes à atividade profissional dos trabalhadores associados para prestação de serviços não identificados com outros ramos já reconhecidos
12	Transporte	Composto por cooperativas que atuam no setor de transporte de pessoas e de cargas
13	Turismo e Lazer	É composto pelas cooperativas que prestam serviços turísticos, artísticos, de entretenimento, de esportes e de hotelaria, ou atendem direta e prioritariamente o seu quadro social nessas áreas

Fonte: Elaboração própria. Baseado na OCB (2009).

O objetivo principal dessa classificação é facilitar a organização vertical das cooperativas como forma de organização política e econômica para assim poderem reivindicar a formulação de políticas públicas de acordo com o segmento que se enquadram no mercado.

DIFERENÇAS ENTRE SOCIEDADE COOPERATIVISTA E SOCIEDADE MERCANTIL

Existem, em função da legislação específica, características das sociedades cooperativas que as distinguem das sociedades mercantis comuns. Todavia, a essência do funcionamento destas sociedades é a priorização de uma distribuição justa de direitos e deveres entre os associados, proporcional à participação econômica de cada um na vida da empresa.

A diferença essencial está na natureza dos dois tipos de sociedades. Enquanto as empresas mercantis são sociedades que têm por finalidade o lucro de seus acionistas, as cooperativas têm finalidade de viabilizar o negócio de seus cooperados, inserindo-os no mercado de trabalho, desenvolvendo uma atividade comercial, em média ou grande escala, de forma coletiva, viabilizando assim o próprio sustento de seus associados.

Quadro 4 – Principais diferenças entre cooperativas e sociedades mercantis

Características	*Sociedade Cooperativa*	*Sociedade Mercantil*
Composição do quadro social	Representa a união de pessoas que se organizam em sociedade para exercer atividade econômica ou adquirir bens.	É uma sociedade empresária, geralmente, uma sociedade de capital.
Objetivos sociais	Objetivo principal é a prestação de serviços aos cooperados. O lucro não é finalidade, mas pode ser conseqüência da realização de uma atividade econômica.	Objetiva a maximização dos lucros para seus sócios detentores do capital.
Número de associados	A sociedade cooperativa tem número ilimitado de associados, salvo impossibilidade técnica de prestação de serviços. No entanto deve ser constituída pelo número mínimo de 20 pessoas físicas, excetuando as cooperativas do ramo de trabalho.	Não tem número mínimo para sua formação e o número de associados ou acionistas é ilimitado, salvo deliberação ao contrário de seus fundadores.
Participação societária	O controle se dá de forma democrática, onde cada pessoa tem direito a um voto, independente do capital por ele investido, desde que esteja em pleno gozo dos seus direitos sociais.	O voto proporcional ao capital investido. Quanto mais ações, maior é a participação na votação.
Quorum em assembléias	Baseado no número de cooperados integrantes da sociedade.	Quórum baseado no capital votante.
Acessibilidade de capital a terceiros	Estruturada por um capital social e mantida por rateio de despesa. Não é permitida a transferência das quotas-partes deste capital a terceiros estranhos a sociedade.	Há a transferências das ações e quotas a terceiros, sem nenhum impedimento ou restrição.
Distribuição de excedentes/lucros	Retorno dos excedentes é proporcional ao volume das operações.	Lucro é proporcional ao capital investido pelos seus sócios
Objeto	Prestam serviços aos cooperados, para que eles trabalhem e produzam para si e para a sociedade.	Prestam serviços à sociedade de comércio de qualquer natureza.
Direitos de participação	Assegura o direito de igualdade de todos os cooperados, sejam eles fundadores ou não, membros dos órgãos eletivos ou não, ou seja, filosófica e legalmente todos são donos da cooperativa.	Tem mais direitos quem tiver maior volume de capital investido.
Destino dos resultados	Permanece na comunidade onde foi gerado, visto que os cooperados estarem numa área de ação limitada às condições de reunião, administração, controle, operações e prestação de serviços.	Dividendos gerados pelo capital são aplicados pelos sócios onde lhes aprouver, visto que não há limitação quanto à origem dos seus integrantes.

Fonte: Elaboração própria. Baseada em OCEPAR (2014).

Assim, enquanto que as cooperativas é uma sociedade formada por pessoas, onde os cooperados são os donos do patrimônio e os beneficiários dos ganhos que o processo por eles organizados propiciará, conforme a produção de cada um, a empresa mercantil é uma sociedade formada de capital, a qual tem

como principal objetivo o lucro, e seus dividendos são proporcionais ao valor das ações investidas por cada acionista.

VALORES E PRINCÍPIOS DO COOPERATIVISMO NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO

Em 1895 é criada a Aliança Cooperativa Internacional (ACI), em Londres, Inglaterra, por iniciativa de líderes ingleses, franceses e alemães (SCHNEIDER, 1999). Desde então "[...] a Aliança Cooperativa Internacional, munida de subsídios históricos e inspirada na experiência cooperativa em vários países, passou a assumir formal e explicitamente o legado de Rochdale" (SCHNEIDER, 1999, p. 56). Desta maneira, a ACI passa a ser, então, a "entidade responsável" pela discussão dos valores e princípios cooperativistas.

Valores assumidos com convicção são capazes de "transportar montanhas" e, no cooperativismo, são capazes de motivar as pessoas e suas lideranças para andarem contra a corrente avassaladoramente hegemônica e dominante, própria da ideologia individualista e competitiva do capitalismo de mercado. A conduta humana está definitivamente determinada por valorizações (SCHNEIDER, 2012).

Quadro 5 - Valores do Cooperativismo

Solidariedade	Reside no compromisso, na responsabilidade que todos têm com todos, fazendo a força do conjunto e assegurando o bem de cada um dos membros. E uma espécie de reciprocidade obrigacional, justificada pelo interesse comum. Ser solidário é praticar a ajuda mútua, é cooperar por definição, é tornar o empreendimento sólido.
Liberdade	Está no direito de escolha pela entidade cooperativa, tanto na hora do ingresso como no momento da saída, podendo a pessoa, enquanto associado, mover-se e manifestar-se de acordo com a sua vontade e consciência, respeitados os limites estabelecidos coletivamente.
Democracia	Está diretamente relacionada ao pleno direito de o cooperado participar da vida da cooperativa em toda a sua dimensão, especialmente pela palavra e pelo voto, implicando, em contrapartida, respeito às decisões majoritárias. Indica também acesso universal, sem discriminação de qualquer espécie. E pela democracia que se exerce a cidadania cooperativa.
Equidade	E manifestada, fundamentalmente, pela garantia da igualdade de direitos, pelo julgamento e pela imparcialidade.
Igualdade	Impede a segregação em razão da condição socioeconômica, raça, gênero ou sexo, ideologia política, opção religiosa, idade ou de qualquer outra preferência ou característica pessoal. A todos devem ser assegurados os mesmos direitos e as mesmas obrigações.
Responsabilidade	Tem a ver com assunção e o cumprimento de deveres. Como associada, a pessoa é responsável pela viabilidade do empreendimento, incumbindo-lhe operar com a cooperativa e participar das atividades sociais. Cada qual responde pelos seus atos, devendo conduzir-se com retidão moral e respeito às regras de convívio adotadas coletivamente.
Honestidade	Que se liga a verdade por excelência. E uma das marcas de pessoas de elevado caráter. Tem a ver com a retidão, probidade e honradez. Dignidade, enfim.
Transparência	Que diz respeito à clareza, àquilo que efetivamente é sem ambigüidade, sem segredo. No meio cooperativo, todos têm de ter conhecimento preciso sobre a vida da entidade: sua gestão, seus números e suas regras.
Responsabilidade socioambiental	Que se conecta ao compromisso do empreendimento cooperativo, naturalmente de caráter comunitário, com o bem-estar das pessoas e com a proteção do meio-ambiente compreendidos na sua área de atuação, preocupação que envolve desenvolvimento econômico e social e respeito ao equilíbrio e às limitações dos recursos naturais.

Fonte: Elaboração própria. Baseada em SCHNEIDER (2012) e MEINEN (2011).

De acordo com a ACI (1995) esses valores são traduzidos em princípios práticos a serem seguidos pelas cooperativas em todo o mundo em sua gestão. Por terem abrangência além do mundo cooperativista, tratam-se os valores de imperativos morais e perenes, os valores precedem e dão origem aos princípios. Os

princípios, por sua vez, traduzem os valores e os levam à prática no meio cooperativo.

Os valores e os princípios se diferem pelo fato de que os valores são de caráter genérico e permanente, assim tornam-se imutáveis e servem como embasamento aos princípios, enquanto que os princípios são específicos e mutáveis de acordo com as circunstâncias de lugar e tempo. Os princípios têm como função dinamizar e efetivar os valores, de forma que o valor é o modo de ser, enquanto que o princípio o modo de agir.

Sobre os valores e a simbologia na construção da sociedade, Guerreiro Ramos (1981, p.126) afirmou que [...] "O que mantém uma sociedade em funcionamento como importante ordem social é a aceitação, pelos seus membros, dos símbolos através dos quais ela faz sua própria interpretação".

Assim, as sociedades cooperativas, no decorrer da sua história, estabeleceram, através da ACI, sua simbologia, composta pelo símbolo do cooperativismo, a carta de valores e os princípios universais recepcionados pela Recomendação nº 193 da Organização Internacional do Trabalho - OIT.

Os princípios cooperativistas são linhas orientadoras por meio das quais as cooperativas levam os seus valores à prática. E, uma vez formalmente recepcionados pela OIT, foram positivados

em uma fonte formal de Direito Internacional Público.

Apoiados em teorias de pensadores e filósofos, os Pioneiros de Rochdale buscaram na cooperação a solução para os problemas econômicos causados pela concentração do capital, e estabeleceram princípios norteadores, que foram revistos pela Aliança Cooperativa Internacional em três ocasiões: 1937 (Paris), 1966 (Viena) e 1995 (Manchester), sendo ainda hoje, os alicerces de todas as cooperativas do mundo.

Quadro 6 - Comparação dos Princípios citados nos Congressos mundiais

PRINCÍPIOS COOPERATIVISTAS DA ALIANÇA COOPERATIVISTA INTERNACIONAL			
Rochdale 1844	**Congresso de 1937**	**Congresso de 1966**	**Congresso de 1995**
Adesão livre	Adesão livre	Adesão livre	Adesão voluntária e livre
Gestão democrática	Gestão democrática	Gestão democrática	Gestão democrática pelos seus membros
Retorno "pro rata" das operações	Juros limitados ao capital	Taxas limitadas de juros ao capital	Participação econômica dos membros
Juros limitados ao capital	Retorno proporcional às operações	As sobras eventuais pertencem aos cooperados	Autonomia e independência
Vendas a dinheiro	Neutralidade política, religiosa e racial	Neutralidade social, política, racial e religiosa	Educação, formação e informação
Educação dos membros	Transação a dinheiro	Ativa cooperação entre as cooperativas, em plano local, nacional e internacional	Intercooperação
Cooperativização global	Desenvolvimento do ensino em todos os seus graus	Constituição de um fundo para a educação dos cooperados e do público em geral	Interesse pela comunidade

Fonte: SCHNEIDER (1999) e CRUZIO (2002).

Segundo Schneider (1999), as alterações nos princípios foram precedidas de muitas discussões e envolveram não só pesquisadores,

mas representantes de cooperativas de diversos países, e as referidas modificações promovidas pela ACI não afetaram a ideia inicial de Rochdale, mas reforçaram as características do movimento cooperativo.

PRINCÍPIOS COOPERATIVISTAS

Os princípios podem ser categorizados em três tipos ideais, conforme seus impactos e difusão na sociedade: a) macro-princípio; b) meso-princípio, e c) micro-princípio, todos inter-relacionados, e a existência de cada um influencia a aplicação dos outros, conforme as características inerentes a cada um (quadro 7).

Facilmente observa-se que as sociedades cooperativas caracterizam-se como um modelo societário que melhor reproduz os fundamentos e princípios de um Estado Democrático de Direito, uma vez que os princípios e valores que balizam o sistema cooperativista encontram-se contemplados em nossa Constituição Federal, em seus artigos 1º, 3º e 170, seja de forma direta ou indireta.

Quadro 7 - Princípios cooperativistas e suas características

Macro-Princípio	*Adesão voluntária e livre*	Ingresso e desligamento da sociedade cooperativa de forma voluntária e de livre iniciativa do interessado.
	Gestão democrática e livre	Singularidade de voto de cada cooperado, independente da quantidade de quotas-partes que possua, no que se refere à tomada de decisões ao empreendimento cooperativo.
	Autonomia e independência	Liberdade e capacidade das sociedades cooperativas administrarem seus próprios negócios, sendo subordinadas apenas às deliberações da assembléia geral, às disposições regimentais e estatutárias, além das regras de ordem pública.
Meso-Princípio	*Participação econômica dos seus membros*	Equitativa e democraticamente controlam o capital da cooperativa.
	Educação, formação e informação	As cooperativas devem fornecer educação e treinamentos a seus cooperados, diretores e colaboradores para que possam contribuir efetivamente ao desenvolvimento da sociedade coletiva.
Micro-Princípio	*Intercooperação*	Coligação das cooperativas em federações e/ou confederações no intuito de buscar melhores condições de desenvolvimento e sucesso do grupo, tendo em vista as vantagens da organização e agrupamento de suas atividades.
	Interesse pela comunidade	Interesse dos membros da cooperativa para com a comunidade a qual fazem parte, dando atenção e auxilio que possa contribuir no desenvolvimento e elaboração da política local visando a geração de empregos e a realização da justiça social.

Fonte: Elaboração própria. Baseada em REIS JUNIOR (2006).

As cooperativas que não atuam em conformidade com esses princípios podem fazer o uso deturpado do instituto do cooperativismo com vários fins, como obter vantagens competitivas no mercado de trabalho, diminuir os encargos empresariais, reduzir os vínculos trabalhistas, obter redução de carga tributária em suas atividades, além de uma série de outros benefícios obtidos por fazer parte do movimento do cooperativismo, caracterizado como uma iniciativa social em âmbito geral.

EVOLUÇÃO JURÍDICA DA LEGISLAÇÃO COOPERATIVISTA BRASILEIRA

A cronologia que melhor retrata o desenvolvimento das sociedades cooperativas no Brasil está relacionada à evolução da legislação. A primeira citação constitucional sobre a possibilidade de associação lícita entre as pessoas, que permitiu o surgimento do cooperativismo no Brasil constava da Constituição Federal de 1891:

> Art. 72: § 8º - A todos é lícito associarem-se e reunirem-se livremente e sem armas; não podendo intervir a polícia senão para manter a ordem pública.

Entende-se com este artigo que o legislador do século IX já vislumbrava a necessidade de garantir a todos os cidadãos o livre direito à associação. Assim podemos considerar que este artigo constitucional é a gênese da fundamentação legal do cooperativismo no Brasil.

Segundo Périus (2001, p. 15), em termos jurídicos, a história do cooperativismo brasileiro pode ser dividida em três fases: fase de constituição do ordenamento (1903 a 1938); fase

intervencionista (1938 a 1988) e fase autogestionária (após a constituição de 1988).

Primeira fase está relacionada ao movimento sindicalista e teve início com o Decreto Legislativo nº 979/1903, conhecido como a lei geral dos sindicatos agrícolas, o qual foi regulamentado pelo Decreto nº 6.532, de 20 de junho de 1907, permitindo aos sindicatos organizar cooperativas:

> Art. 10 - A função dos sindicatos nos casos de organização de caixas rurais de crédito agrícola e de cooperativa de produção ou de consumo, de sociedade de seguros, assistência, etc., não implica responsabilidade direta dos mesmos nas transações, nem os bens nela empregados ficam sujeitos ao disposto no nº 8, sendo a liquidação de tais organizações regida pela lei comum das sociedades civis. (Périus, 2001, p. 15)

Posteriormente, com o decreto nº 1.637/1907, definiu-se o conceito, as principais características e a forma de funcionamento da sociedade cooperativa. O artigo 10 do dispositivo legal equipara as sociedades cooperativas às sociedades comerciais, que poderão ser: anônimas, em nome coletivo, ou em comandita, regidas pelas leis que regulam cada uma dessas formas de sociedade, com as modificações estatuídas na presente lei. Para Perius (2001, p. 16),

apesar da sua importância histórica, o decreto não define estrutura jurídica própria para as organizações cooperativas.

Em 1932, finalmente, a legislação aperfeiçoa o modelo jurídico de sociedade cooperativa através do Decreto nº 22.239/1932, que definiu o seu contrato social:

> Art. 1º - Dá-se o contrato de sociedade cooperativa quando sete ou mais pessoas naturais, mutuamente se obrigam a combinar seus esforços, sem capital fixo predeterminado, para lograr fins comuns de ordem econômica, desde que observem, em sua formação, as prescrições do presente decreto. Parágrafo único: Excepcionalmente se permite que cooperativas várias possam, como pessoas jurídicas, formar entre si um novo contrato de sociedade cooperativa para constituir cooperativas centrais ou federações, nos termos do que se dispõe nos arts. 36 e 37.

Para Périus (2010), o Decreto nº 22.239/1932 constitui o marco jurídico de maior referência para a consolidação do cooperativismo no Brasil, o qual, em seu artigo 2º, teria definido o conceito de sociedade cooperativa:

> Art. 2º - As sociedades cooperativas, qualquer que seja sua natureza, civil ou comercial, são sociedades de pessoas e não de capital, de forma jurídica 'sui generis', que se distinguem das demais sociedades pelos pontos característicos que se seguem, não podendo os estatutos consignar disposições que os infrinjam. (Périus, 2001, p. 17).

Merece destaque, ainda, a Constituição outorgada pelo presidente Getúlio Vargas de 1937, que permitiu que as unidades federativas pudessem legislar em matéria relacionada às sociedades cooperativas, nos seguintes termos:

> Art. 18 – Independentemente de autorização, os Estados podem legislar, no caso de haver lei federal sobre a matéria, para suprir-lhe as deficiência ou atender às peculiaridades locais, desde que não dispensem ou diminuam as exigências de lei federal e até que esta os regule, sobre os seguintes assuntos: - f) crédito agrícola, incluídas as cooperativas entre agricultores"(PÉRIUS, 2001, p. 17).

A segunda fase do cooperativismo, segundo Périus (2001), ficou conhecida como a fase de intervenção governamental no cooperativismo. Durante 50 anos (1938-1988), a legislação estabeleceu regras que permitiram ao Governo fomentar e controlar o desenvolvimento do cooperativismo. Neste contexto, merece destaque a promulgação das normas jurídicas que trataram acerca das cooperativas, exposto no quadro abaixo.

Quadro 8 - **Cronologia da promulgação de Decretos Lei**

Ano de Emissão	*Nº do Decreto*	*Assunto*
1938	926	Dispositivo legal que regulava as cooperativas de seguros, disciplinando acerca da constituição, funcionamento e fiscalização, ficando a cargo do Ministério da Agricultura o seu registro.
1939	1.836	Decreto sancionado pelo Presidente Getúlio Vargas permitindo a admissão de pessoas jurídicas nas cooperativas de indústrias extrativistas.
1941	6.980	Decreto que regulamentou que a fiscalização das cooperativas fosse exercida pelos Ministérios da Agricultura, Fazenda e do Trabalho, permitindo, inclusive, a intervenção dos órgãos fiscalizadores em casos comprovados de violação da Lei por parte dos administradores da cooperativa.
1943	5.893	Decreto que dispõe sobre a organização, funcionamento e fiscalização das cooperativas. Disciplinou aspectos que norteiam o cooperativismo ate os dias atuais. São eles: Capitulo II artigo II dispõe sobre a segurança jurídica maior desta atividade, protegendo-a da falência; Já o capítulo III trata das finalidades e características particulares conferindo ao cooperativismo ampla liberdade, podendo sem ofensa a lei e a moral, adotar qualquer gênero de atividade; O capítulo IV determina a forma de constituição da cooperativa e assim segue criando a obrigatoriedade da elaboração de estudos, dos registros, livros obrigatórios e auxiliares bem como as redações; O capítulo X confere as cooperativas o amplo direito de reformar, transformar, incorporar, fundir e dissolver-se e a forma de liquidação, além de várias outras nuances que compõe o universo jurídico das mesmas.
1966	59	Sancionado pelo Presidente Castelo Branco, têm como objetivo definir a política nacional do cooperativismo e criar o conselho nacional do cooperativismo determinando que qualquer que seja sua categoria ou espécies são entidades de pessoas com forma jurídica própria, de natureza civil, para a prestação de serviços ou para executar atividades, sem finalidades lucrativas, não sujeita a falência e distinguindo-as da sociedade pelas normas e princípios estabelecidos em lei.
1971	5.764	O último – e mais importante – diploma normativo específico do modelo cooperativo brasileiro. Iniciou um período de "renovação das estruturas", estabelecendo efetivamente o regime jurídico cooperativo, de forma a assegurar as características e peculiaridades inerentes ao sistema em vigor, definindo a política nacional do cooperativismo, com objetivo de fomentar tal segmento. Permanece em vigor até hoje, excetuando-se os artigos revogados pela Constituição Federal de 1988.

Fonte: KRUEGER (2009).

Em 1988, é promulgada a Constituição da República do Brasil, na qual confere ao cooperativismo uma sólida garantia, citando-as em sete diferentes artigos. Para Perius (2001, p. 29), a decisão da assembleia constituinte, de fato, estabelece o fim da intervenção estatal no funcionamento das cooperativas, estabelecendo a terceira fase jurídica do cooperativismo brasileiro como sendo a fase autogestionária.

Com a promulgação do diploma de 1988, ocorre o fim do controle estatal sobre as sociedades cooperativas. Mesmo não conferindo um tratamento uniforme às cooperativas, mas a elas confere inúmeras oportunidades, tais como: a) dar-lhes autonomia de criação, na forma da lei (art. 5°, XVIII); b) impõe ao Estado o seu impulsionamento na atividade econômica (art. 174 §, 2°) e na política agrícola (art. 187, VI); e c) autoriza o funcionamento das cooperativas de crédito (art. 192, VIII).

Além desses dispositivos, também é merecedor de referência a alínea "c", do inciso III, do artigo 146, que se refere ao adequado tratamento tributário ao ato cooperativo.

Destaque também merece o § 1º do art.199, que trata da assistência à saúde e que prevê a participação das entidades sem fins lucrativos. Segundo Périus (2001, p. 31), por este parágrafo, as

cooperativas do ramo de saúde estão contempladas na legislação que regulamenta a saúde no Brasil.

Em 2002, é aprovado o Novo Código Civil, no intuito de estabelecer nova sistemática inerente às pessoas jurídicas de direito privado. A norma jurídica tratou das sociedades cooperativas em seu Livro II (do direito da empresa), Título II (da sociedade), subtítulo II (da sociedade personificada), capítulo VII, de forma a ratificar, retificar e complementar alguns dos institutos cooperativos, conforme será aduzido oportunamente. Além disso, inseriu-as na categoria das sociedades simples, sendo, portanto, possível dizer que, no atual panorama jurídico, as cooperativas constituem uma subespécie das sociedades simples.

Por fim, vale mencionar que deve estabelecer uma análise não apenas circunscrita ao fenômeno cooperativista em si, mas também sob a ótica do ordenamento jurídico-constitucional brasileiro. Ou seja, o cooperativismo alinha-se perfeitamente com os fundamentos do Estado brasileiro (art. 1º CF/88), e apresenta-se como instrumento para que se cumpram os seus objetivos essenciais (art. 3º CF/88).

CONCLUSÕES PARCIAIS

O surgimento do cooperativismo pode ser entendido como sendo uma ideologia que alguns utópicos socialistas encontraram para promover o desenvolvimento social, econômico e político de um determinado grupo, excluídos do mercado de trabalho em função da Revolução Industrial.

No entanto, diante de todas as transformações ocorridas na sociedade e na economia global, para que as sociedades cooperativas possam solidificar diante dos imperativos da modernidade globalizada, faz-se necessário adotarem medidas e ações para atender as eminentes necessidades de consumo e de produção exigidos nos novos modos de vida.

A autogestão participativa, o desenvolvimento cientifico e tecnológico, a criação de parques agroindustriais, são alguns dos fatores já citados que poderão abrir caminho para o desenvolvimento e fortalecimento do cooperativismo e, conseqüentemente, para uma participação mais efetiva e competitiva nos processos de globalização e integração de mercados.

Assim, as sociedades cooperativas podem servir como ferramenta para contribuir com os sistemas produtivos e empreendimentos de atividades econômicas que, de forma

associativa, são capazes de produzir com eficiência análoga ao funcionamento de grandes empresas, tidas como mercantis.

E não diferentes a esse processo, encontra-se a influência das sociedades cooperativas no processo de desenvolvimento socioeconômico da região em que estão inseridas, dada a sua capacidade de gerar empregos e melhorar a distribuição de renda, contribuindo de forma gradativa no processo de desenvolvimento econômico e social.

Partindo deste contexto, o cooperativismo é uma ideia que pode ser trabalhada com o desenvolvimento social, econômico e político, utilizando como ferramenta principal as sociedades cooperativas, as quais são o meio para se trabalhar cada atividade econômica, promovendo o desenvolvimento social e político de seus participantes.

Por fim, nota-se que o cooperativismo possui uma interface social bem delineada. Além de gerar oportunidade e inserir, de forma digna, um contingente de pessoas no processo produtivo, propicia o estabelecimento entre os trabalhadores. Trata-se de ações de cooperação e solidariedade entre os trabalhadores, ações que, se implementadas com uma metodologia adequada e grande determinação, podem ter, na prática, um forte impacto social.

CAPÍTULO 2

COOPERATIVISMO DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL NO ESTADO DE RORAIMA

COOPERATIVISMO DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL NO ESTADO DE RORAIMA

O presente capítulo objetiva discutir a centralidade das sociedades cooperativas do ramo de transporte intermunicipal de passageiros no processo de desenvolvimento exógeno de municípios no estado de Roraima.

Diante da importância do segmento de transporte para o desdobramento socioeconômico de uma regional, busca-se através deste trabalho demonstrar a relevância em apresentar estudos que possam mostrar à sociedade os principais conceitos, significados e abrangência do movimento cooperativista e sua contribuição para o desenvolvimento local, como possível alternativa de solução para problemáticas que envolvem o desordenamento provocados das relações econômicas.

Neste sentido, o transporte intermunicipal de passageiros em Roraima, atualmente explorado pelas sociedades cooperativas, evidenciam a inter-relação desta modalidade de transporte com a dinâmica da própria comunidade em que estão inseridas, dado que o deslocamento de pessoas se torna condição essencial para a concretização das relações econômicas e sociais.

Neste contexto, a pesquisa demonstra que as cooperativas de transporte intermunicipal de passageiros ao serem instrumentos

de articulação de um sistema de fixos (municípios) e fluxos (humanos e econômicos), acabam tornando as rodovias em verdadeiros eixos de integração e desenvolvimento ente o pólo dinâmico, a capital, Boa Vista, e, os municípios do interior, pólos dinamizados.

Com base nestas discussões, o estudo corrobora para reflexão da inserção das cooperativas como ferramentas de desenvolvimento exógeno nos municípios roraimenses, a qual concentram oportunidades e distribuem renda aos seus integrantes, demonstrando seu o poder mobilizador socioeconômico, tanto do ponto de vista do desenvolvimento que propícia aos seus cooperados, como sobre o fator de geração de empregos e distribuição de renda.

COOPERATIVISMO EM RORAIMA

O cooperativismo tem crescentemente sido caracterizado como um vetor de desenvolvimento socioeconômico após dois séculos de expansão institucional e de uma comunidade epistêmica que migrou de um discurso com influência socialista no século XIX para um discurso capitalista ligado à economia social nos séculos XX e XXI.

De uma concepção ideológica difundida concentradamente em países europeus no século XIX, o fenômeno do cooperativismo passou por um processo evolutivo de expansão material principiológica e teórica no globo que repercutiu na consolidação de um fenômeno sistêmico e orgânico ao capitalismo que se desenvolve no século XX, com destaque no continente americano, em especial no pós II Guerra Mundial.

No Brasil, dados da Organização das Cooperativas Brasileiras - OCB (2012) indicam que o país possui hoje 6.587 cooperativas, com cerca de 10,4 milhões sócios a elas ligados, que geram 304.000 empregos diretos. As riquezas movimentadas por tais empresas representaram, neste ano citado, cerca de US$ 6 bilhões em exportações e US$ 355,2 milhões em importações, conforme é registrado na balança comercial brasileira de cooperativas pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior - MDIC.

Na Amazônia, o cooperativismo, embora tenha um papel de relevante influência na economia de alguns municípios com dinamismo agrícola, ainda tem se mostrado muito pouco dinâmico, podendo ser classificado como incipiente em muitos estados do norte do país quando comparado em outras Unidades da Federação.

No caso do estado de Roraima, menor unidade da federação, observa-se que apenas 67 sociedades cooperativas estão em plena atividade, de maneira que o ramo de transporte, conforme classificação da OCB, se destaca dos demais, em função de gerar renda, direta e indiretamente, para mais de 1.400 cooperados distribuídos em 24 cooperativas, conforme dados do Sindicato e Organização das Cooperativas Brasileiras em Roraima (OCB/RR, 2012).

Destarte, a predominância no ramo transporte em Roraima, curiosamente é de cooperativas que exploram uma peculiar modalidade econômica ligada à mobilidade humana e ao comércio formiga de bens e serviços entre municípios roraimenses e municípios fronteiriços da Venezuela e *Guyana*, por meio do transporte intermunicipal alternativo de passageiros, em veículos com capacidade que variam entre 4 e 16 passageiros.

De um lado, observa-se que a exploração do transporte de passageiros através de cooperativas, em Roraima, segue a contramão do que ocorreu em outros Estados, uma vez que elas foram precursoras no oferecimento do serviço de transporte devido a baixa escala populacional *vis-à-vis* aos custos de implementação de sistemas intermunicipais de transporte público.

De outro lado, este tipo de serviço nasceu e se desenvolveu em função da necessidade de se prestar um serviço de deslocamento entre as várias cidades e comunidades interioranas de Roraima com a cidade de Boa Vista, visto que as empresas de ônibus autorizadas pelo Poder Público Estatal para a realização de tal serviço sempre cumpriram de forma muito limitada essa tarefa, adquirindo uma importância sócio econômica relevante, uma vez que em muitos pontos constitui-se na única forma de trânsito de pessoas.

Com base nestas discussões, o presente capítulo está estruturado em três seções que sintetizam uma pesquisa desenvolvida na Universidade Federal de Roraima (UFRR), a partir de uma lógica dedutiva que discute os seguintes temas: 1) Serviço de transporte no Brasil; 2) Serviço transporte no estado de Roraima; e, finalmente, 3) Cooperativas de transporte de passageiros em Roraima.

SERVIÇO DE TRANSPORTE NO BRASIL

É indiscutível que as atividades de transporte, seja de passageiros ou de cargas, possuem relevante importância para o desenvolvimento econômico e social por promover a integração

regional e local. Assim, as políticas e normativos voltados para este segmento econômico constituem-se de suma importância como instrumento para gerenciar o crescimento da atividade de forma sustentável, bem como ferramenta para reduzir a desigualdade e inibir tendências de monopólio da atividade de transporte.

Prado (1997) discorre que a dependência, no Brasil, da movimentação de passageiros e cargas através do transporte rodoviário, tem suas origens no período de industrialização, pós ano de 1930. Tendo o período de maior crescimento industrial (1950-1975) forte influência na ampliação da infra-estrutura rodoviária, haja visto ao menor custo de construção por quilômetro, menos prazos de maturação e retorno de investimentos e sua maior adequação ao atendimento dos fluxos de mercadoria territorialmente dispersos.

Segundo Natal (1991) a estrutura espacial, altamente polarizada dos mercados de produção consumo, tornou-se responsável pela geração de crescentes volumes de passageiros e cargas, cujo deslocamento passou a ser realizado em corredores rodoviários com elevadas densidades de tráfego.

Durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), o Brasil atravessou uma fase de grande desenvolvimento industrial,

que pode ser justificado pela implantação do primeiro Plano de Metas, que privilegiava o setor de transporte e energia. Neste período houve uma internacionalização da economia, com a implantação de inúmeras indústrias multinacionais (Volkswagen, Ford e General Motors), e pela participação do governo na economia de base: petróleo, eletricidade, siderurgia e mineração (LAFER, 1975).

Em meados dos anos de 1960 surge uma consolidação do sistema de transporte rodoviário. As rodovias assumem o papel preponderante no deslocamento dos fluxos de média e longa distância. O modo ferroviário acentua seu declínio, a navegação de cabotagem torna-se incapaz de atender as demandas do momento (PRADO, 1997).

O planejamento e a fiscalização dos serviços de transportes de passageiros há décadas ficaram a cargo do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER), autarquia criada em 1937 em substituição à Comissão de Estradas de Rodagem Federal, em que sua atuação regulamentou os aspectos econômicos da operação de transporte coletivo de passageiros, estabelecendo limites para a entrada no mercado, fixando tarifas e determinando terminais que poderiam ser utilizados (WRIGHT, 1992).

A partir do início da década de 1970, foram editados novos decretos e leis que modificaram a estrutura institucional do Estado, e como consequência, outros órgãos assumiram as competências em relação aos serviços de transporte de passageiros e de caras.

Já sob a égide da Carta Magna de 1988, sobreveio em 2001, a promulgação da Lei 10.233 que dispôs acerca da criação do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT) e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), órgãos com atribuições específicas de regulamentação em relação ao sistema de transporte.

Em que pese todo esse processo de reformas de normativas, a prestação dos serviços de transportes de passageiros sempre foi exercida por empresas da iniciativa privada, mas sempre sob forte intervenção estatal, haja vista da relevância social dos serviços, de caráter coletivo e da importância econômica para o desenvolvimento do país (GOMIDE, 1998).

Assim diante desse cenário, aparentemente, as cooperativas de transporte intermunicipal alternativo de passageiros por apresentar características peculiares, dentre elas, oferta de serviço de leva e traz do usuário e a flexibilidade de horários e facilidades do deslocamento sem que tenha um custo

adicional com outros serviços de transporte, demonstra a importância diferenciada deste serviço, tanto no aspecto econômico quanto social.

SERVIÇO DE TRANSPORTE NO ESTADO DE RORAIMA

Dos quinze municípios de Roraima, quatorze deles estão interligados via terrestre por rodovias estaduais e municipais asfaltadas que totalizam 6.817 km de um total de 7.949 Km da malha viária, com exceção da sede do município de Uiramutã que possui baixa integração relação aos demais municípios do estado, o que direta e indiretamente repercute no menor indicador de desenvolvimento humano no estado.

De maneira geral, o abastecimento de bens nos municípios tem o modal rodoviário como o principal, embora balsas percorram a parte mais navegável do Rio Branco – a jusante das corredeiras do Bem Querer, próximas à sede do município de Caracaraí– provenientes com bens de consumo de Manaus (AM), principalmente GLP (gás de cozinha), combustíveis automotivos, bebidas e até insumos agrícolas. Com a conclusão do asfalto da BR 174, que corta o Estado de Roraima no sentido Sul – Norte, a

hidrovia do Rio Branco perdeu significativa importância na matriz modal de Roraima.

Embora o transporte de passageiros seja predominantemente feito por cooperativas de transporte alternativo de passageiros, por meio de pequenas cooperativas operadas pelos próprios associados em veículos comuns, minivans e vans, existem algumas empresas de ônibus regionais que atendem todos os municípios e suas principais vilas, além de uma empresa nacional que atua no eixo da Rodovia BR-174.

Ao se analisar a malha viária de Roraima, a rodovia federal, BR 174, destaca-se como corredor central de nodulação na geografia de transportes intermunicipais à medida que ao percorrer o território no sentido norte-sul, acaba por receber a confluências de outras rodovias e vicinais, potencializando um padrão de desenvolvimento exógeno em diferentes municípios do estado, como um verdadeiro eixo de integração de desenvolvimento regional.

Figura 1 – **Sedes dos municípios de Roraima atendidas pelo transporte regular de passageiros**



Fonte: Conselho Rodoviário Estadual - CRE/RR

O fluxo de passageiros dentro do Estado tem, via de regra, pontos de partida e chegada na capital Boa Vista, e cada um dos municípios do interior. Com exceção dos municípios de Pacaraima – Uiramutã e Pacaraima – Amajari, nos demais os serviços são

prestados irradiando-se a partir de Boa Vista, devido à localização estratégica da Capital, e também por esta ser uma cidade importante no cenário estadual.

Há pequenas empresas que exploram a ligação direta entre Pacaraima – Uiramutã e Pacaraima – Amajari, sem chegar até Boa Vista, mas não se tem dados ou informações disponíveis sobre a frequência ou quantidade de passageiros diária que tais empresas transportam.

Considerando as linhas rodoviárias que ligam Roraima a outras regiões, as mais importantes são as operadas por cooperativas entre Boa Vista e Lethen (cidade fronteiriça da *Guyana*, na margem direita do Rio Tacutu, limítrofe do município de Bonfim/Brasil), Boa Vista e Pacaraima / Santa Elena del Uairén (Venezuela) e as operadas pela empresa União Cascavel, ligando Manaus (AM) a Boa Vista (RR) ou transpassando o Estado de Roraima até a Venezuela, chegando até o litoral do Caribe.

MODALIDADES DE COOPERATIVAS DE TRANSPORTE NA FRONTEIRA BRASILEIRA

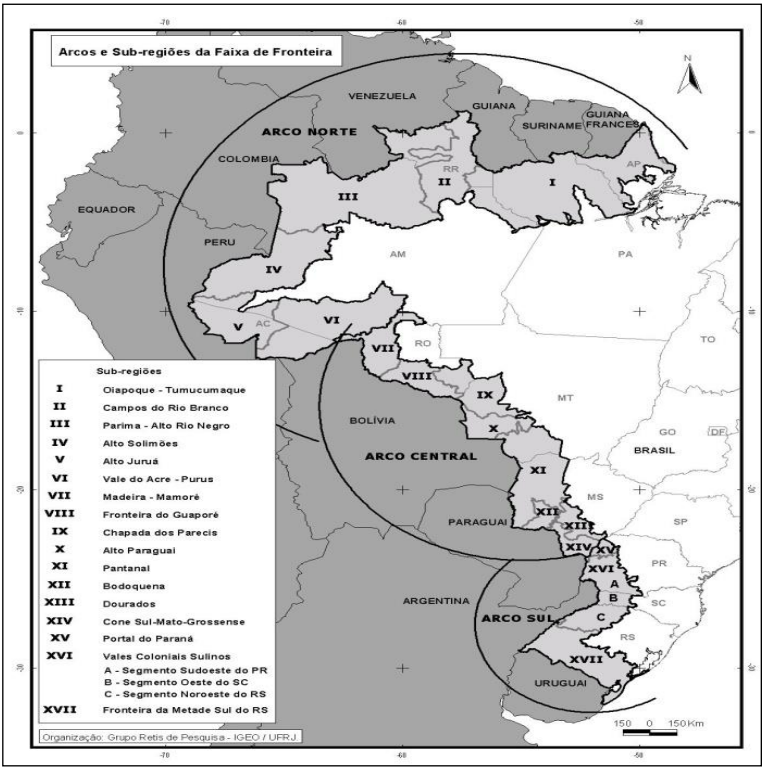
Segundo dados da Comissão Permanente para o Desenvolvimento e Integração da Faixa de Fronteira (CDIF), do

Ministério da Integração Nacional, o Brasil possui 150 km de largura e cerca de 16 mil km de extensão, a Faixa de Fronteira é composta por 11 estados das regiões Norte, Centro-Oeste e Sul: Acre, Amapá, Amazonas, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Pará, Paraná, Rio Grande do Sul, Rondônia, Roraima e Santa Catarina. Essa área corresponde a 27% do território brasileiro e abriga uma população de mais de 10 milhões de habitantes.

A CDIF, formada por 20 órgãos do Governo Federal e oito entidades convidadas, tem por objetivo contribuir para o aperfeiçoamento da gestão das políticas públicas para o desenvolvimento da Faixa de Fronteira, estimulando a articulação com os governos locais. A base territorial das ações estabelece como áreas de planejamento três grandes arcos - Norte, Central e Sul - definidos por ocasião da proposta de reestruturação do Programa Nacional de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira (PDFF - 2005).

O Arco Norte compreende a faixa de fronteira dos estados do Amapá, Pará, Amazonas e os estados de Roraima e Acre. O Arco Central compreende a faixa de fronteira dos estados de Rondônia, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. O terceiro é o Arco Sul, que inclui a fronteira dos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Figura 2 - **Arcos e sub-regiões da Faixa de Fronteira**



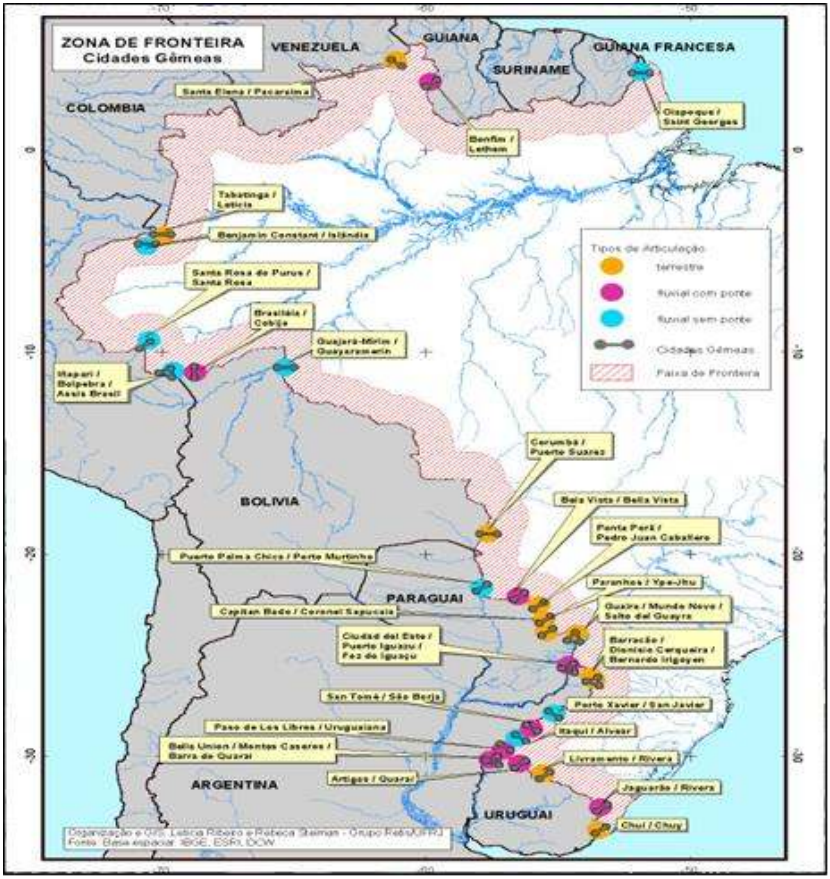
Fonte: BRASIL (2005).

As "três fronteiras" desse recorte espacial estão divididas em meso-escalas que, por sua vez, dividem-se em sub-regiões. As sub-regiões se dividem em micro-regiões. É na micro-região da zona de fronteira que se configuram geograficamente as cidades-gêmeas (BRASIL, 2005, p. 52).

Grande parte do surgimento das cidades-gêmeas brasileiras é evidenciada na zona de fronteira, coincidindo também com a localização na própria faixa de fronteira. (Figura 3), como é o caso das cidades da faixa de fronteira em Roraima. Bonfim, por exemplo, além de se localizar na linha internacional e ser caracterizado como o par da cidade-gêmea de Lethem, também faz parte da faixa de fronteira.

A respeito das cidades-gêmeas, a categoria que mais se adequa no estudo da territorialização das fronteiras é a zona, tendo em vista que é neste espaço que se conformam as diversas interações e dinâmicas, estas atuando como ponto de reflexão do Estado ao direcionar, mais recentemente, políticas para o planejamento do território baseada em linha.

Figura 3 - **Zona de transfronteiriça e cidades-gêmeas da América do Sul**



Fonte: BRASIL (2005).

A importância que se atribui à zona de fronteira pode ser evidenciada no Ministério da Integração Nacional, em razão das

peculiaridades existentes em cada lado da linde, assim como pelos fluxos e interações, compreendendo-a como:

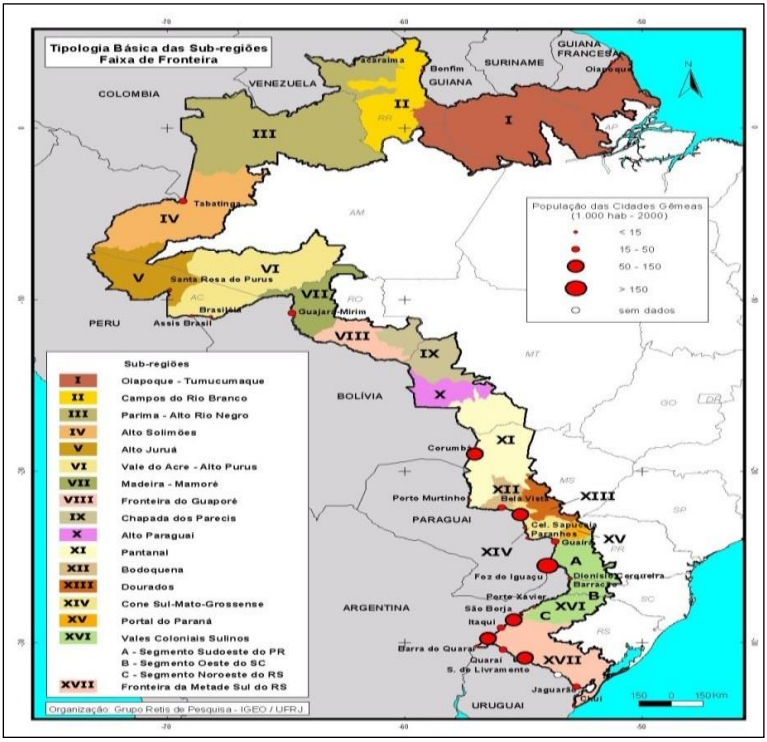
> [...] um espaço de interação, uma paisagem específica, com espaço social transitivo, composto por diferenças oriundas da presença do limite internacional, e por fluxos e interações transfronteiriças, cuja territorialização mais evoluída é a das cidades-gêmeas. Produto de processos e interações econômicas, culturais e políticas, tanto espontâneas como promovidas, a zona de fronteira é o espaço-teste de políticas públicas de integração e cooperação, espaço-exemplo das diferenças de expectativas e transações do local e do internacional, e espaço-limite do desejo de homogeneizar a geografia dos Estados nacionais (BRASIL, 2005, p. 21).

O Brasil possui 30 (trinta) cidades-gêmeas, sendo a maioria localizada no Arco Sul. Esta concentração geográfica demonstra uma assimetria numérica se comparada aos demais arcos definidos nessa proposta[1] (Figuras 4). O estado de Roraima se localiza na Sub-região II do Arco Norte, e possui duas cidades-gêmeas. A

[1] Segundo o Ministério da Integração Nacional (BRASIL, 2005, p. 153): "O número reduzido de cidades vizinhas reflete a situação de marginalidade da zona de fronteira em relação às principais correntes de povoamento da América do Sul, concentradas na orla Atlântica e nos altiplanos andinos. A localização geográfica das existentes decorre de diversos fatores, entre eles, a disposição dos eixos de circulação terrestre sul-americanos, a densidade do povoamento (caso da Bacia Amazônica), a presença de grandes obstáculos físicos (caso da Cordilheira Andina) e a história econômico-territorial da zona de fronteira (importante nos Arcos Central e Sul)".

cidade de Bonfim, em Roraima, é par gêmeo com a cidade de Lethem, na *Guyana*, e a cidade de Pacaraima, par gêmeo com a cidade de Santa Elena del Uairén, na Venezuela, localizando-se na linha de fronteira Brasil/*Guyana*, e Brasil/Venezuela, respectivamente.

Figura 4 - **Cidades-gêmeas e tipologia das sub-regiões da faixa de fronteira**



Fonte: BRASIL (2009).

A Sub-região II - Campos do Rio Branco - está localizada na porção leste do estado de Roraima, fazendo fronteira com a *Guyana* e a Venezuela. Segundo o Ministério da Integração Nacional (BRASIL, 2005), a Sub-região II do Arco Norte apresenta uma paisagem diferenciada em relação às demais, tendo em vista que é formada por savanas e campos de forragens naturais (lavrados) propícios para a criação de gado e com elevado potencial para o desenvolvimento da agricultura.

Outra peculiaridade que a diferencia é o fato de possuir uma maior conectividade, pois apresenta a malha rodoviária mais desenvolvida e conservada do Arco Norte: num primeiro eixo, a rodovia BR-174, que liga Manaus a Boa Vista e segue em direção à Venezuela, onde se conecta à rede viária deste país e à costa do Caribe; num segundo eixo, a rodovia BR-401, que se conecta ao Caribe pela *Guyana*.

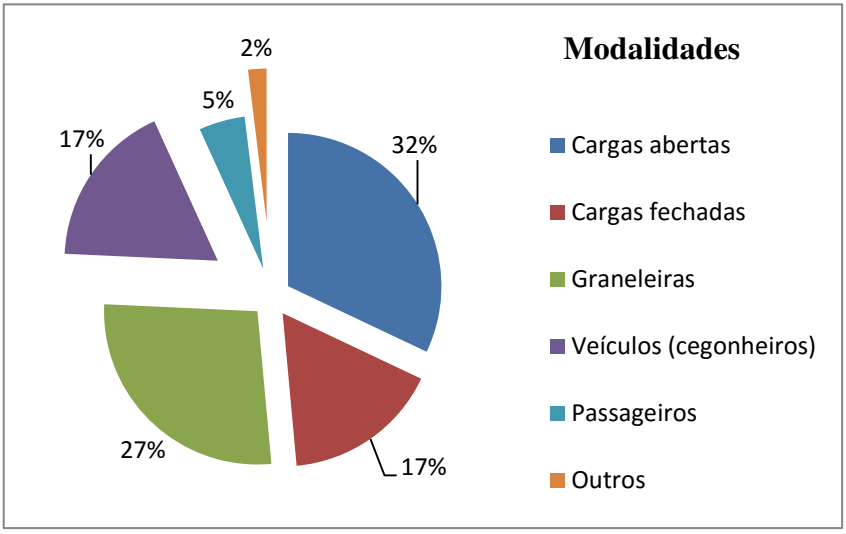
COOPERATIVAS EXISTENTES NOS ARCOS SUL, CENTRAL E NORTE

Segundo informações da Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB), a existência de cooperativas de transporte operantes nas fronteiras brasileiras se dá quase que exclusivamente

para cargas. Pequenas cooperativas nos Estados do Acre, Rondônia e, principalmente, Roraima, exploram o transporte de passageiros e pequenas encomendas, em veículos cuja capacidade média é de sete passageiros (OCB, 2013).

Nas regiões Sul e Sudeste, as cooperativas de transporte assim se distribuem, conforme a natureza do serviço explorado, em cinco modalidades (gráfico 1).

Gráfico 1 – Distribuição de cooperativas nas regiões Sul e Sudeste conforme operacionalidade

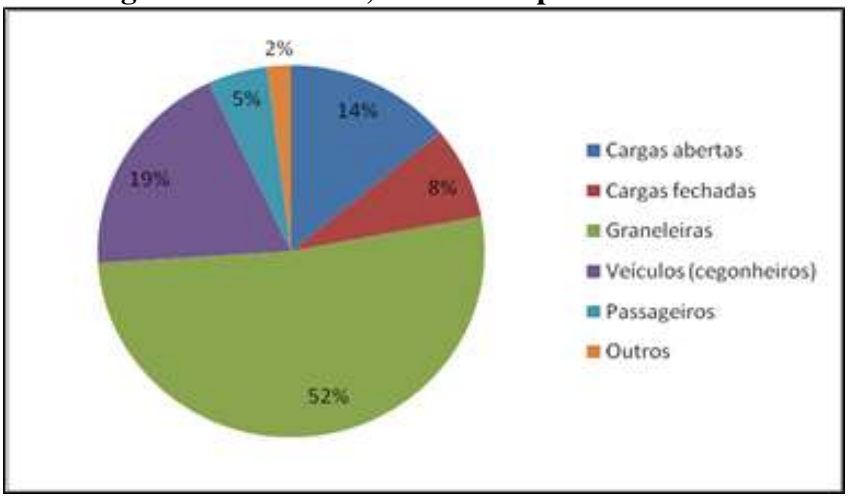


Fonte: OCB (2013).

Na região Centro Oeste do Brasil cooperativas de transporte graneleiro são em maior número (gráfico 2). Esta

situação se dá pela região ser produtora de grãos (nas áreas de cerrado), *commodities* agrícolas exportadas via Porto de Santos (SP), lá chegando pelo transporte multimodal ferroviário e rodoviário.

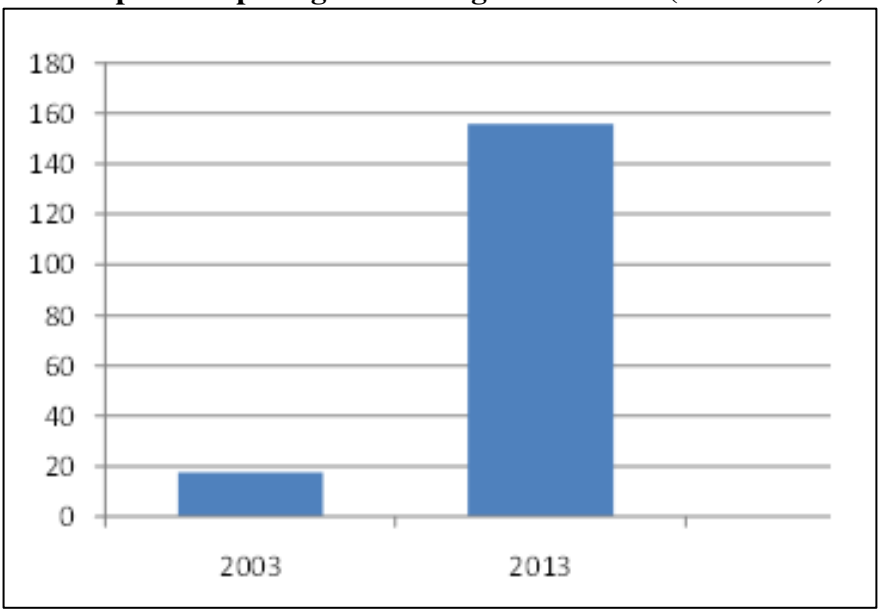
Gráfico 2 – Distribuição de cooperativas na região Centro Oeste, conforme operacionalidade



Fonte: OCB (2013).

Na região Nordeste, o setor de transporte de passageiros via cooperativas desenvolveu-se nos últimos dez anos, conforme comparativo adiante (gráfico 3).

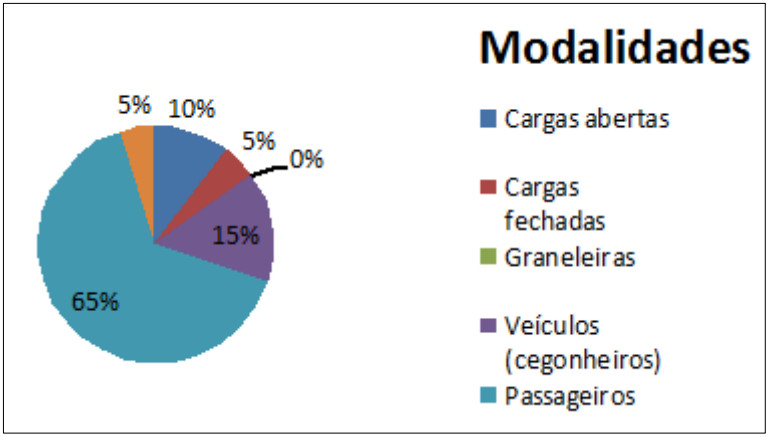
Gráfico 3 – Evolução do número de cooperativas de transporte de passageiros na região Nordeste (2003-2013)



Fonte: OCB (2013)

O transporte de cargas por cooperativas mais expressivo na região é o de cargas fechadas, embora se enfatize que existem diversas cooperativas de outras regiões que atuam no Nordeste. A existência de linhas regulares e regulamentadas de transporte de passageiros reduz a importância das poucas cooperativas que operam este setor à localidades menos desenvolvidas.

Gráfico 4 – Distribuição de cooperativas na região Centro Oeste, conforme operacionalidade.

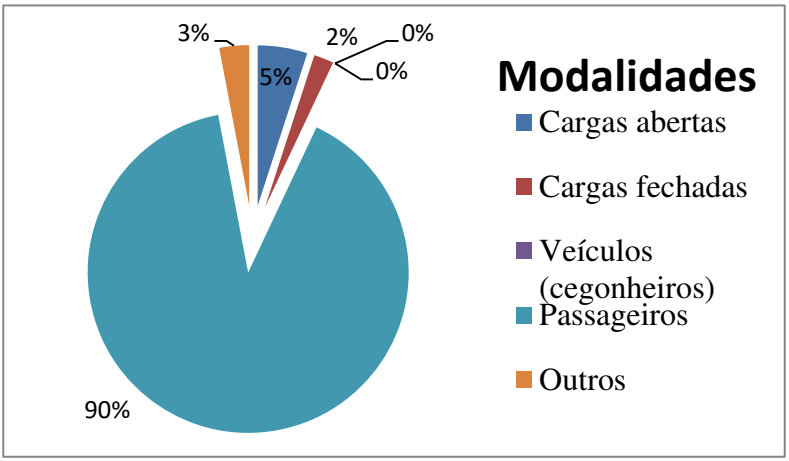


Fonte: OCB (2013)

A região Centro-Oeste, nesta modalidade de transporte de passageiros apresenta-se mais desenvolvida, comparativamente às duas regiões anteriores, conforme demonstra o gráfico 4, haja vista a concentração de 65% da distribuição total exclusivamente no transporte de passageiros.

Na região Norte do Brasil, por sua vez, há um maior número de cooperativas de transporte de passageiros, sendo a região em que esta modalidade se apresenta relativa e quantitativamente como a maior, conforme se pode visualizar no gráfico 5.

Gráfico 5- **Distribuição de cooperativas na região Norte, conforme operacionalidade**



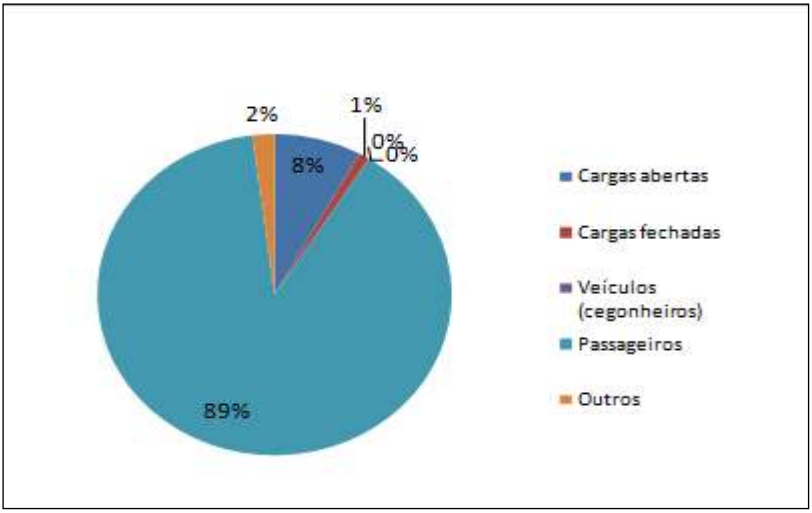
Fonte: OCB (2013)

COOPERATIVAS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM RORAIMA

Criado legalmente em abril de 2008 pela Lei 664/2008 (ALE/RR, 2010) e definido como Sistema de Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal de Passageiros do Estado de Roraima, o Transporte Alternativo de Passageiros é uma atividade explorada em quase todos os municípios do Estado, com exceção apenas do Uiramutã.

Segundo OCB/RR (2012), as 24 cooperativas de transporte alternativo de passageiros existentes em Roraima representam 89% de todas as cooperativas de transporte do estado, congregando 1.111 associados e cerca de 5 mil pessoas ligadas à atividade, direta e indiretamente, o que repercute decisivamente em um dos poucos vetores econômicos de desenvolvimento exógeno nos municípios do interior, tradicionalmente dependentes de uma economia do contracheque baseada em transferências federais.

Gráfico 6 - **Cooperativas de transporte em Roraima**



Fonte: OCB/RR (2013)

Em razão do papel das cooperativas na articulação de um sistema de fixos (municípios) e fluxos (humanos e econômicos),

as rodovias em Roraima podem ser caracterizadas como eixos de integração e desenvolvimento entre o polo dinâmico, a capital do estado, Boa Vista, e os polos menos dinâmicos, os municípios do interior do estado, por meio do fluxo de pessoas, bens e serviços.

Dentre aquelas que operam o transporte de passageiros, sobressaem-se as ditas "intermunicipais" ou "transporte alternativo", que exploram linhas em caráter precário (não concedidas sob fundamentação legal pelo Poder Público, mas mediante autorizações provisórias).

O transporte intermunicipal chamado "alternativo" é operado por autônomos, agregados em cooperativas, cuja organização foi estimulada por *enforcement* do Poder Público estadual, ao tentar impor maior disciplina e organização a um setor com baixas barreiras de entrada e saída devido aos baixos custos operacionais.

O *boom* do crescimento das cooperativas de passageiros em Roraima pode ser explicado pelo declínio das poucas empresas convencionais, açodadas pela ineficiência operacional e alta carga tributária, ao passo que transportadores "clandestinos" (assim chamados por que faziam linhas alternativas sem a devida concessão ou regulamentação) aos poucos cresceram no mercado.

À medida que aumentava o número de autônomos, estes se agrupavam em cooperativas, não apenas, com o intuito de enfrentar politicamente o poder econômico das empresas convencionais, mas também, obter maior canal de credibilidade junto ao público consumidor dos serviços de transporte intermunicipal.

Em todas as rotas de operação das cooperativas intermunicipais duas lógicas de dinamização são marcadas nos sistemas de fixos (municípios) e de fluxos (humanos e econômicos). Primeiro, quanto menor a distância entre um município com a capital, maior a dinâmica de fluxos. Segundo, os municípios de fronteira (Pacaraima e Bonfim) possuem a maior intensidade de fluxos devido ao papel do comércio formiga de produtos comprados mais baratos na Venezuela e na *Guyana*.

Nas fronteiras, as cooperativas de transporte alternativo oferecem linhas nos municípios de Pacaraima e Bonfim, apresentando-se como as mais economicamente promissoras devido ao sistema de fluxos de comércio formiga absorvido junto às cidades gêmeas de Santa Elena de Uairén (Venezuela) e Lethem (*Guyana*), já que os regimes cambial, trabalhista, tributário e aduaneiro nestes países repercutem em preços menores em relação aos brasileiros.

Figura 5 - **Mapa Político do Estado de Roraima**



Fonte: Instituto de Terras e Colonização de Roraima (ITERAIMA)

A força da dinâmica do comércio formiga das fronteiras em direção à Boa Vista revela que o sucesso das cooperativas não é por acaso, mas antes, é o resultado de uma dinâmica sistêmica em todas as fronteiras brasileiras, com vazamento de renda de brasileiros no exterior para a compra de produtos mais baratos.

Ligados à lógica do comércio formiga fronteiriço, os municípios de Pacaraima e Bonfim já criaram 07 cooperativas para exploração das linhas para estes municípios, embora até hoje nunca tenham se estabelecido empresas de transporte convencional por ônibus. Todas as cooperativas criadas permanecem em atividade, sendo que algumas até expandiram o quadro social em relação ao momento da fundação.

Nos eixos rodoviários de integração e desenvolvimento exógeno, a interdependência funcional entre os municípios fronteiriços e do interior com Boa Vista culminou no fomento à constituição de cooperativas que operassem entre a capital e os demais 14 outros municípios do estado de Roraima, com destaque às linhas de fronteira na Venezuela e *Guyana*, haja vista a inexistência de linhas regulares e regulamentadas de transporte de passageiros no estado[2].

[2] Dos municípios de Roraima fronteiriços a outros países, apenas dois deles tem ligação e transporte rodoviário de passageiros e cargas: Pacaraima, no extremo

Em Roraima, 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.

Contudo, observa-se ser necessária uma estratégia de fortalecimento do segmento em cada município em que estiver inserida uma cooperativa de transporte em Roraima. Isso em virtude de que, com cenário competitivo desta atividade e com a expansão e consequente popularização do transporte intermunicipal alternativo operado pelas cooperativas, algumas empresas de ônibus têm perdido mercado frente às diferenciação dos serviços ofertados pelo empreendimento coletivo, o que acaba por acentuar um processo de ameaça de extinção desse atividade através cooperativas, posto que as mesmas ainda não possuem segurança jurídica em virtude da não emissão, por parte do

norte do Estado; e Bonfim, na parte Nordeste, que são ligados à Venezuela e Guyana, respectivamente.

Governo do Estado, das devidas concessões autorizativas para explorar essa atividade.

Entretanto, esta restrição pode atenuada diante da importância do acompanhamento dos serviços prestados pelas cooperativas por parte do Conselho Rodoviário Estadual, de forma a verificar se estes estão sendo prestados de forma adequada e eficiente, tendo por base as normas, critérios e parâmetros definidores da qualidade do serviço, comprovando que as mesmas detêm as devidas condições econômicas, técnicas e operacionais para manter a adequada prestação do serviço à população.

CONCLUSÕES PARCIAIS

Roraima tem vivenciado um intenso processo de reconfiguração de suas estruturas institucionais e econômicas a partir de 1988 com a sua transformação política em estado e o surgimento de uma série de municípios no interior com alta dependência funcional em relação aos bens e serviços da capital Boa Vista.

Essas mudanças impactaram significativamente no estado por meio da consolidação de um padrão de desenvolvimento exógeno dos municípios do interior dependente de Boa Vista, que

é manifestado pelas malhas de infra-estrutura rodoviária e com repercussão no *boom* do setor de cooperativas de transportes alternativos.

Com base nesta pesquisa foi possível mostrar a relação positiva do cooperativismo de transporte alternativo no desenvolvimento local por meio da apreensão de um estudo de desenvolvimento regional segundo um sistema de fixos (municípios) e fluxos (humanos e econômicos).

A análise mostrou que a organização de empresas cooperativa é uma forma adequada e funcional para a promoção do desenvolvimento exógeno, ao trazer contribuições não apenas à dimensão econômica (fluxos comerciais), mas também à dimensão sócio-política

Conclui-se que além dos ganhos econômicos diretos das cooperativas, tanto, na geração de recursos tributários para os municípios sede, quanto, na geração da renda para os cooperados, existem ganhos indiretos que fomentam o capital social local, com a criação de laços de confiança e de credibilidade, o que reforça ganhos complementares para o fortalecimento da atividade profissional.

CAPÍTULO 3

ESTUDO DE CASO: COOPBON

ANÁLISE DA COOPBON

Diante do cenário econômico e da modernização atual, o modelo capitalista esta a cada instante em mais evidencia, o que acaba por ocasionar aumento de riquezas, porém na mesma crescente, como conseqüência, há o aumento e a disseminação da pobreza. Muitas são as pessoas afetadas por esse processo, o que culmina na busca de outras alternativas para ganhar a vida e reinserir-se no mercado de trabalho.

Dentre algumas dessas alternativas, a sociedade cooperativa tem sido uma ferramenta encontrada para o desenvolvimento de atividades econômicas de forma coletiva, em virtude do impacto no fortalecimento e desenvolvimento socioeconômico acentuada e intenso nas comunidades onde estão inseridas esses modelos de organização.

Diante deste contexto, a finalidade deste capítulo é analisar os processos organizacionais, econômicos e socioculturais que se desenvolvem entre os sócios da cooperativa de transporte de passageiros intermunicipal situada no município de Bonfim, que trabalham na fronteira internacional entre a *Guyana* e o Brasil, mas especificamente nas cidades-gêmeas Bonfim/Lethem, buscando demonstrar com o estudo de caso apresentado que a gestão de

cooperativas pode ser uma tendência diante do regime capitalista de mercado.

Assim, notou-se que o movimento cooperativista tem-se apresentando como elemento estratégico e alternativo para a inserção de pessoas no mercado de trabalho, na geração de renda e na contribuição do bem-estar de seus integrantes em virtude da possibilidade de solucionar e superar problemas econômicos eminentes na sociedade contemporânea.

MODELO DA ANÁLISE DA GESTÃO ORGANIZACIONAL DA COOPBON

A evolução dos modelos de gestão organizacional proporciona às organizações, atentas às mudanças do mundo globalizado, a devida adequação para que elas possam alcançar o sucesso e permanecer no mercado cada vez mais competitivo da atualidade. Dessa forma, nesta seção, serão analisadas as práticas de gestão adotadas pelas cooperativas do ramo de transporte, considerando a importância dos serviços prestados por essas organizações, bem como a alternativa na geração de renda para seus sócios cooperados.

Neste contexto, a sociedade cooperativa é uma sociedade constituída para prestar serviços a seus sócios cooperados, apresentando uma dupla natureza, que contempla a dimensão econômica e social dos envolvidos. O cooperado é, ao mesmo tempo, dono e usuário da cooperativa, e os resultados positivos ou negativos são de responsabilidade da cooperativa, consequentemente de seus cooperados (BRASIL, 1971).

Assim, com advindo das transformações do mundo nas últimas décadas, novas propostas de gestão organizacional surgiram, ampliando conceitos e estimulando práticas. As formas de gestão participativa, do conhecimento, da tecnologia de informação moderna fazem parte dessa reorganização, passando a ser referência para a adequação do modelo de gestão das cooperativas a essa realidade (IBRAES, 2002).

Os novos modos de gestão vêm se tornam um impulso para que os conceitos de participação nas tomadas de decisão e na estruturação de estratégias organizacionais favoreçam para que o diferencial competitivo das cooperativas seja revisto, dado que o cenário atual apresenta um momento de concorrência como nunca visto até então.

Dessa forma, para sobreviver nesse cenário, os gestores das cooperativas contam com a opção de adotar modelos de gestão

contemporâneos, com funções descentralizadas e participativas, e que favoreçam resultados cada vez mais positivos. Tais medidas são apresentadas como necessárias para a sobrevivência das cooperativas no cenário atual, pois modelos de gestão orientados sob as rígidas hierarquias já não são mais suficientes e exitosos.

Para se compreender o funcionamento da Cooperativa dos Condutores Autônomos e de Transporte Alternativo de Bonfim (COOPBON) e os seus impactos no transportamento de vetores de desenvolvimento regional no sistema fixos e fluxos da sua área de atuação, a presente seção toma como ponto de partida a análise do seu modelo de gestão organizacional.

Conforme Chiavenato (2000), um modelo de gestão organizacional é compreendido pela conjugação de fatores materiais e fatores ideais que propiciam o funcionamento e adequação das rotinas a fim de se atingir determinados objetivos e metas.

De um lado, os fatores materiais presentes em um modelo de gestão podem ser compreendidos pela caracterização de uma *estrutura organizacional*, cristalizada ao longo do tempo por variáveis contingenciais do ambiente interno, tais como tarefas, pessoas e equipamentos, e, do ambiente externo, como relações de

diferentes *stakeholders*, destacando-se concorrentes, fornecedores e clientes.

A cooperativa apresenta uma cadeia de comando e controle identificado por uma *estrutura simples,* haja vista os baixos graus de hierarquização e formalidade, os quais configuram uma arquitetura horizontal na organização, permitindo tanto uma boa comunicação entre os cooperados, sob o prisma positivo, quanto a inexistência de padronização de processos, sob o prisma negativo.

É mister ressaltar o fato de os cooperados serem ao mesmo tempo donos e usuários do empreendimento cooperativo é algo que torna a gestão mais complexa e que demanda refinamento de integração, comunicação e confiança por parte de seus integrantes. Isso devido a natureza de sua constituição, haja vista que é formada de pessoas para pessoas, o que diferencia por completo a gestão organizacional das sociedades cooperativas quanto comparada com outros tipos de organizações.

ANÁLISE ESTRATÉGICA ORGANIZACIONAL DA COOPBON

Para uma melhor compreensão da análise organizacional, descreve-se de forma lacônica, a estrutura organizacional

construída por variáveis pertencentes à distintas dinâmicas, tanto do ambiente interno, quanto do ambiente externo da cooperativa COOPBON.

Evocando que ambiente interno se trata de fatores e influências internas, que servem de balizas para que os gestores tracem seu planejamento, considerando as competências e recursos disponíveis. Enquanto que o ambiente externo se refere há variáveis externas à atuação da organização, de forma a ser possível identificar ameaças e oportunidades condicionantes para o desenvolvimento da empresa.

ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

O modelo de gestão da cooperativa COOPBON é um modelo tradicional, baseado nos seus clientes internos que são seus cooperados, porém tem uma leitura inovadora na medida em que presta seus serviços com certa flexibilidade, uma vez que há, facilmente, a possibilidade de mudança de rota e horários etc, demonstrando característica adaptativa.

Quadro 9 – **Dimensões de análise da estrutura organizacional da COOPBON**

AMBIENTE INTERNO ⇐	ESTRUTURA ⇒ AMBIENTE EXTERNO	
Tarefas ▪ Estratégia de transporte com flexibilidade de conteúdo, lugar e tempo; Baixo foco no processo concentrando-se no serviço		*Relacionamento com clientes* ▪ As características que definem o relacionamento com os clientes são determinadas por um padrão monopolista de serviço flexível e diferenciado no transporte intermunicipal
Pessoas ▪ **Conhecimento:** *Baixo grau* de escolaridade, com cooperados possuindo ensino médio ▪ **Habilidades:** *Altíssimo grau* de habilidades no transporte adquirido por experiência e qualificações ▪ **Atitudes:** Atitude empreendedora com visão pró-ativa para o negócio, sem horários fixos para jornada de trabalho irregular e de longa duração	▪ Linha direta de comando e controle; ▪ Relações hierárquicas horizontalizadas; ▪ Autonomia nas decisões e baixo grau de padronização de processos; ▪ Baixa margem de controle; ▪ Autonomia e descentralização das decisões;	*Relacionamento com fornecedores* ▪ Existe uma condição de oligopólio das concessionárias de veículos, que repercute em baixo grau de negociação dos cooperados, dado que não existe uma política da cooperativa de compra coletiva
Equipamentos ▪ Estandardizados com uso de veículos considerados minivans, os quais têm capacidade de lotação de até 7 passageiros		*Relacionamento com concorrentes* ▪ Não há eminência de concorrência direta e acirrada com outras empresas, sejam cooperativas ou não, posto que a atividade é regulamentada pelo Poder Público que concede autorizações para a operacionalização do serviço, o qual acaba por limitar e controlar o quantitativo de empresas para a prestação de serviço no segmento de transporte intermunicipal

Fonte: Elaboração própria. Baseada em trabalho de campo.

De outro lado, os fatores ideais existentes em uma organização são apreendidos pela determinação de concepções mentais da organização que são definidas pela caracterização da *missão, dos valores e* da *visão* da própria organização, os quais são combinados para o desenvolvimento da gestão estratégica na curta e na longa duração e que acabam por definir o que deve ser a organização.

1) *MISSÃO*

   Definida e validada pelos cooperados, está focada para a prestação de serviços no transporte de passageiros. Claramente nota-se uma míope para negócio, em virtude da concepção básica de um único serviço, enquanto poderia abranger toda uma logística. Estando esta voltada para o atendimento das necessidades dos clientes através de um sistema de comunicação e distribuição eficiente, com valor apropriado às expectativas dos passageiros.

2) *VALORES*

   Definidos conforme a interação entre os cooperados da COOPBON e comportamento com clientes e com a sociedade em geral.

3) VISÃO

Delimitado claramente pelos dirigentes e validado em assembleia geral dos cooperados. Expressa a real aspiração de seus associados, sendo flexível para mudanças de acordo com os rumos dos negócios.

Quadro 10 - Missão, Valores e Visão da COOPBON

LOGOMARCA	MISSÃO
COOPBON	Proporcionar melhor qualidade de vida aos cooperados e familiares, mediante a prestação de serviços de transporte de passageiros com segurança, ética e confiabilidade.
VISÃO	**VALORES**
Ser referência na atividade de transporte de passageiros intermunicipal do Estado de Roraima, prestando serviços de qualidade que proporcionem maior conforto e segurança aos clientes e melhores condições de trabalho a seus cooperados.	▪ Transparência com cooperados e clientes; ▪ Ética nos relacionamentos; ▪ Imparcialidade e equidade ▪ Responsabilidade social e interesse pela sua comunidade

Fonte: Elaboração própria. Baseada no Estatuto Social da COOPBON.

A missão, valores e visão da cooperativa COOPBON (Quadro 2) retratam o modelo de gestão definido por seus associados abalizados pelo conjunto de crenças e princípios que instituem a forma como a cooperativa é gerida.

Existem 08 (oito) imagens para se definir genericamente diferentes organizações (MORGAN, 2002). A que mais se adéqua ao perfil da cooperativa COOPBON, que melhor poderia definir a imagem da cooperativa, seria um cérebro. Que tem uma

característica mecânica de reprodução, de seguir os mesmos procedimentos, mas com uma capacidade, eventualmente, de crescimento. Segue sempre as mesmas rotinas, procedimentos, padrões, porém não é um sistema estático, e sim mecânico pelas próprias condições ambientais internas e externas. Que no ponto de vista interno, podem ser consideradas as condições familiares, e do ponto de vista externos não tem uma concorrência forte e direta.

A fim de compreender a linha direta de comando e controle bem como as gerações hierárquicas presentes na estrutura organizacional são identificados como componentes operacionais a descrição de: a) assembleia geral, b) diretoria, e c) do conselho fiscal.

A) Assembleia Geral

Conforme está disciplinado no Estatuto Social da COOPBON, há dois tipos de assembleia: a ordinária e a extraordinária. A assembleia geral ordinária deve ocorrer até o último dia do terceiro mês subsequente ao encerramento do exercício social do ano anterior, Já a assembleia extraordinária pode ocorrer a qualquer

momento, desde que haja assunto de interesse do quadro social, e tenha em sua pauta deliberações que estejam fora do alcance da diretoria.

B) Diretoria

A COOPBON é dirigida por uma diretoria cujo mandato é de 04 (quatro) anos, e é composta por quatro diretores: presidente, vice-presidente, secretário e tesoureiro, todos sócios eleitos em assembleia geral. Findo o mandato, obrigatoriamente deve ser feita a substituição de 1/3 terço de seus membros. Observou-se que não há existência de pessoas com grau de parentesco, o que dá maior imparcialidades nas tomadas de decisões.

C) Conselho Fiscal

É composto por três membros efetivos e três membros suplentes. Todos com mandato de um ano, sendo, ao término de cada mandato, necessária a renovação de 2/3 terços de seus membros. Não existem membros com

grau de parentesco, nem dentro do conselho fiscal e nem com os membros da diretoria.

AMBIENTE INTERNO

A) Pessoas

O quadro social da COOPBON é formado em sua maioria, por cooperados com baixo grau de escolaridade, no entanto, são profissionais de intrínseco conhecimento do ambiente de atuação da cooperativa e de seu nicho de mercado. Possuem bom relacionamento com os clientes, são focados tanto para busca de seu desenvolvimento profissional, quanto para os resultados positivos da cooperativa;

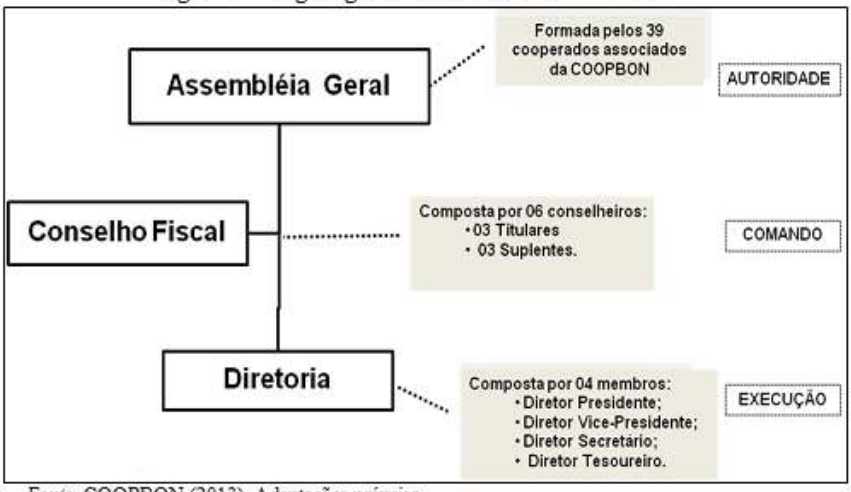
B) Tarefas

A COOPBON apresenta uma estrutura organizacional coerente com suas atividades desenvolvidas, e seus órgãos sociais e respectivas atribuições estão

disciplinados em seu Estatuto Social, de forma bem enxuta, conforme se pode visualizar na figura seguinte.

A COOPBON não tem profissionais contratados de nível operacional ou tático, apresenta uma estrutura definida de forma hierárquica, estando no topo das tomadas de decisões, como órgão de maior autoridade a Assembleia Geral. A qual tem no conselho fiscal o órgão fiscalizador, e por fim, a diretoria, que é o órgão de execução.

Figura 6 - Organograma funcional da COOPBON



Fonte: COOPBON (2013). Adaptações próprias

C) Equipamentos

Por força de lei estadual 664/2008, o serviço de transporte alternativo intermunicipal de passageiros, quando realizado por empresas cooperativas, as mesmas terão que operar na linha com veículos modelo minivans, que comportam até 07 passageiros. Dentro deste cenário, a frota da COOPBON está constituída por 39 veículos, sendo o mais velho com ano de fabricação de 2008 e o mais novo, adquirido no final do segundo semestre de 2014. A orientação é que os carros sejam mantidos em perfeitas condições de uso e devem estar devidamente cadastrados junto à prefeitura de Bonfim e autorizados pelo Conselho Rodoviário Estadual de Roraima (CRE/RR) para operarem no transporte alternativo de passageiros.

AMBIENTE EXTERNO

a) Relacionamento com clientes

Os taxistas cooperados por prestarem um serviço diferenciado e com flexibilidade ao usuário de

transporte intermunicipal encontram-se em uma condição de monopólio, razão pela qual batalharam para aprovar a Lei Municipal Nº 044/2002 que restringe o surgimento de outra cooperativa.

b) *Relacionamento com fornecedores*

Nesta dimensão existe uma condição de oligopólio das concessionárias de veículos, repercutindo em um baixo grau de negociação por parte dos cooperados, já que não existe uma política da cooperativa de compra coletiva.

c) *Relacionamento com concorrentes*

Em todo o estado de Roraima, o procedimento para autorização da prestação de serviço no segmento de transporte de passageiros intermunicipal, por uma empresa privada, se dá através de concessões, que são liberadas após a execução de modalidade licitatória realizada pelo Poder Público, através do Conselho Rodoviário Estadual - CRE/RR, órgão vinculado à

Secretaria de Estado da Infraestrutura (SEINF). E quando se tratar de cooperativas, as mesmas devem receber uma autorização expedida pelo mesmo órgão. Em função disso, o segmento de transporte, no que tange a concorrência, é bastante restrito dado à regulamentação da atividade. Assim, a COOPBON, por prestar um serviço diferenciado, no qual não está atrelado a uma tabela fixa de horários e quantidade de viagens, acaba por ter as empresas privadas (ônibus) como concorrentes esporádicos, não apresentando ameaça imediata a sua atividade desenvolvida.

ESTRUTURA DE FUNCIONAMENTO DA COOPBON

A Cooperativa dos Condutores Autônomos e de Transporte Alternativo de Bonfim/Roraima (COOPBON) foi constituída em 18 de janeiro de 2000, resultado da aglutinação de 20 (vinte) profissionais autônomos atuantes no trecho de Boa Vista/Bonfim/Boa Vista há mais de 15 (quinze) anos. A opção pelo cooperativismo visava o crescimento pessoal desses profissionais, com foco no atendimento dos clientes, na segurança

e na confiança, oferecendo atendimento com potencial de 24 horas (REGIMENTO INTERNO, 2000).

O ingresso de novos cooperados se dá seguindo os preceitos dispostos no Estatuto Social e aprovado pelos cooperados em Assembleia Geral, tendo como condição primordial que seja profissional na área de transporte de passageiros e que seja credenciado para exercer atividade remunerada.

O ano 2009 foi o último em que ocorreu a expansão do quadro social em função da fusão entre a cooperativa COOPBON e COOPERAIMA[3], momento em que foram incorporados ao quadro de sócios da COOPBON 13 (treze) novos cooperados oriundos da extinta COOPERAIMA. Desta data em diante, não mais ocorreu a ampliação de vagas na cooperativa.

Em um primeiro plano, sob a *ótica da gestão tributária-financeira*, a estrutura da COOPBON pode ser compreendida em sua formação histórica a partir de um modelo de sociedade

[3] Cooperativa de Transporte Intermunicipal dos Taxistas e Fretamento Alternativo dos Municípios de Boa Vista e Bonfim (COOPERAIMA), criada em 17 de maio de 2001, com atividade econômica de exploração de transporte de passageiros e operava no trecho Boa Vista/Bonfim/Boa Vista. Em 2010, em função da concorrência entre as duas cooperativas (COOPBON e COOPERAIMA) que exerciam a mesma atividade para o mesmo trecho, seus respectivos quadros sociais resolveram se fundir com intuito de fortalecer-se no mercado e aprimorar seus serviços.

cooperativa e não uma sociedade empresarial, em razão do regimento diferenciado de tributação que caracteriza as cooperativas por sua função social.

A legislação federal que disciplina as sociedades cooperativas sustenta-se por princípios na circunstância da atividade essencial da cooperativa, ou seja, seus membros cooperados. O resultado das atividades realizadas diretamente com os associados não está sujeito à incidência tributária, conforme se visualiza na tabela abaixo.

Tabela 1 - Impostos incidentes sobre Pessoa Jurídica Mercantil *vs* Cooperativa

TRIBUTOS/CONTRIBUIÇÕES	ALIQUOTA	
	EMPRESA DE TRANSPORTE	SOCIEDADE COOPERATIVA
FEDERAIS		
IRPJ (Imposto de Renda das Pessoas Jurídicas)	4,8%	-
CSLL (Contribuição Social sobre o Lucro)	2,88%	-
PIS/PASEP (Contribuição para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público)	0,65%	0,65%
COFINS (Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social)	3%.	3%
INSS PADRONAL (Previdência Social)	20,0%	20%
IPI (Imposto sobre produto industrializado)	18%	-
ESTADUAIS		
ICMS (Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e Serviços de Transporte Interestadual, Intermunicipal e de Comunicações)	17% a 25%	17%
MUNICIPAIS		
ISS (Imposto sobre Serviços)	2% a 5%	3% a 5%

Fonte: Elaboração própria. Baseada em RECEITA (2015). Disponível em <www.receita.gov.br>.

Nas sociedades cooperativas, entende-se que não há transferência de renda ou algo assim, e sim em rateio dos benefícios de atividades desempenhadas em comum, de forma coletiva ou, ainda, em caráter de mutualidade. Assim que, por absoluta ausência de fato gerador, nesse caso o lucro, na hipótese deixa de incidir imposto de renda (IR) e contribuição social (CSSL) sobre as sobras.

Seguindo o mesmo raciocínio, levando em consideração que os excedentes da cooperativa têm origem interna, posto que são oriundos do relacionamento direto ou indireto com o próprio cooperado, portanto não podem ser entendidos como faturamento, assim, acaba por não incidir a Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (COFINS) e Programa de Integração Social (PIS) sobre faturamento.

Já no tocante ao ISS, por ser um tributo de competência municipal, em grande parte dos outros municípios, o benefício não é declarado formalmente às cooperativas.

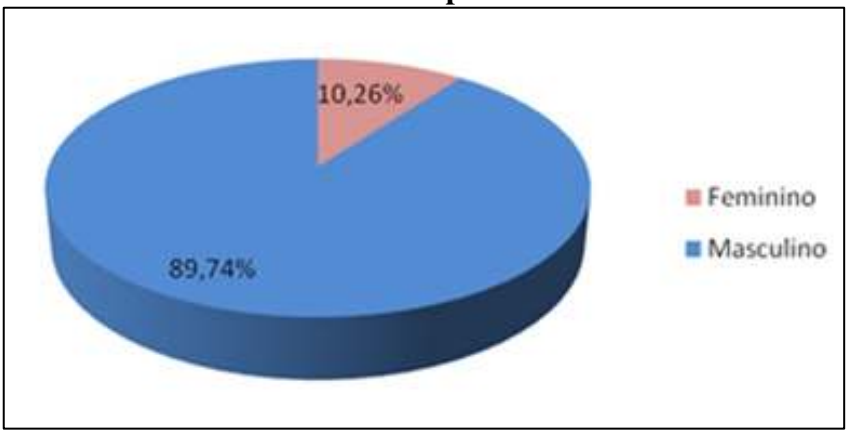
Dentro deste cenário, a cooperativa COOPBON recolhe apenas o pagamento de ISS, de forma individualizada quando contratado o serviço de fretamento de um dos veículos de seus cooperados. Mesmo procedimento não ocorre com o serviço de lotação para o transporte alternativo de passageiros.

Em um segundo plano, sob a *ótica da gestão de pessoas*, a cooperativa rege-se pelos valores e princípios do cooperativismo, pelas disposições legais, pelas diretrizes da autogestão e por seu estatuto social. Dentre os princípios, destacam se a atuação sem discriminação política, racial, religiosa ou social; e não visar lucro. O prazo de duração da cooperativa é indeterminado e o ano social é compreendido pelo período de 1º de janeiro a 31 de dezembro. Tem como área de atuação, para fins de admissão dos cooperados, além do município de Bonfim/RR, a capital de Boa Vista/RR.

Conforme a estrutura, a cooperativa é de responsabilidade da Assembleia Geral, do Conselho de Ética (quando houver), Conselho Fiscal e da Diretoria. A administração é realizada por um diretor presidente, um diretor vice-presidente, um diretor secretário e um diretor tesoureiro. Obrigatoriamente, todos devem ser sócios cooperados.

A cooperativa COOPBON conta atualmente com 52 (cinquenta e dois) profissionais motoristas entre cooperados e auxiliares. Desses, 39 (trinta e nove) são sócios cooperados, dos quais 04 (quatro) são do feminino (10,26%) e 35 (trinta e cinco) do sexo masculino (89,74%). Observa-se esse percentual no gráfico abaixo.

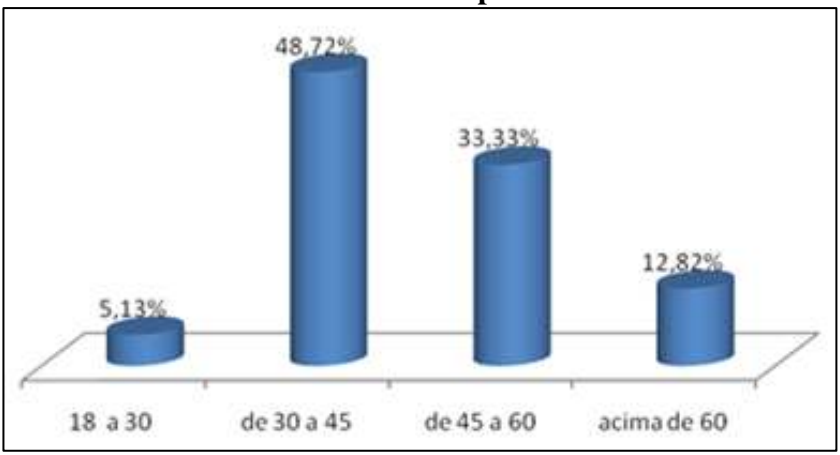
Gráfico 7 - Gênero dos cooperados da COOPBON



Fonte: Elaboração própria. Base de dados: *Survey* aplicado em trabalho de campo.

É interessante observar no gráfico 8 que um percentual significativo dos cooperados entrevistados, 48,72% apresenta idade entre 30 e 45 anos, o que sinaliza que estão no auge da idade profissional. Os sócios cooperados são relativamente novos, já que muitos estão dando continuidade a atividade exercida pelos pais. No caso dos cooperados mais velhos, a grande maioria veio de outros estados na época da atividade de garimpagem e desde então fixaram residência em Roraima e tem na cooperativa sua principal fonte de renda.

Gráfico 8 – Perfil etário dos cooperados da COOPBON



Fonte: Elaboração própria. Base de dados: *Survey* aplicado em trabalho de campo.

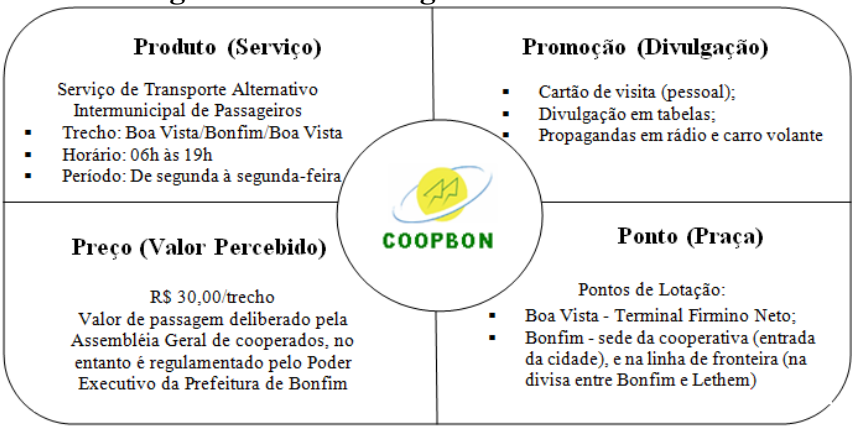
ANÁLISE MERCADOLOGIA DOS SERVIÇOS DA COOPBON

A cooperativa COOPBON, que tem como principal atividade econômica o transporte alternativo de passageiros, além do serviço de táxi convencional realizado dentro do município de Bonfim, busca através de um conjunto de ferramentas de marketing para alcançar seus objetivos junto a seus clientes.

Essas ferramentas, classificadas em quatro amplos grupos (figura 7) mostram um mix de ofertas de serviços, preço e promoção para alcançar os canais de divulgação, de forma

estratégica, focados em atingir a excelência no atendimento aos seus clientes, com segurança e confiança, além de um atendimento diferenciado das empresas que operam no segmento de transporte.

Figura 7 – Marketing Mix na COOPBON



Fonte: Elaboração própria.

1. Promoção (Divulgação)

A cooperativa não possui um plano de divulgação estruturado, no entanto, sua diretoria busca constantemente apresentar estratégias de diferenciação para fidelizar os clientes, satisfazer os cooperados e viabilizar novos negócios.

Foi possível evidenciar que cada cooperado, mesmo que timidamente, possui seus próprios cartões de visitas, além de que

todos os veículos são adesivados com a identificação do serviço prestado, nesse caso, transporte intermunicipal, seguida da sigla da cooperativa.

Estratégia usada pela diretora presidente para dar visibilidade à cooperativa e suas possíveis contribuições para o crescimento e importância para o desenvolvimento do município de Bonfim é a realização de realização de ação de cunho social e envolvimento de diversos outros eventos culturais realizados da sede do município.

2. Preço (Valor Percebido)

A definição do valor da passagem a ser cobrado dos passageiros é de responsabilidade do Poder Executivo do município de Bonfim, ficando a cooperativa livre para determinar tarifas de fretamento. No entanto, sempre que há necessidade de reajustes, a cooperativa é chamada para participar das sessões da Câmara dos Vereadores, por onde inicia o processo de ajustes, assim como também lhe é permitida opinar, levando para pauta as considerações dos cooperados.

Os gestores da COOPBON, ao opinarem acerca do valor da passagem a ser cobrado de seus clientes, levam em consideração

alguns fatores estratégicos, dentre eles: o controle na prestação de serviço de qualidade prestados por seus cooperados e motoristas auxiliares; aceitação e satisfação de seus passageiros; o valor cobrado pela concorrência e o preço praticado no mercado, e o impactos da prestação de serviços associados ao valor cobrado como elementos na estratégia de desenvolvimento da cooperativa.

3. Produto (Serviço)

O principal produto fornecido pela cooperativa COOPBON é o serviço de transporte de passageiros intermunicipal, no trecho entre a cidade de Boa Vista e o município de Bonfim, distante cerca de 130 km da capital boavistense.

A COOPBON foi a primeira cooperativa de táxi a operar na linha de Boa Vista/Bonfim/Boa Vista, e seus clientes podem ser classificados em dois grupos: a) cliente pessoa física, que pode escolher a opção de pagamento à vista ou sendo algum conhecido do cooperado, poderá pagar à prazo, em data a combinar; e b) cliente pessoa jurídica, cujo serviço é realizado à pessoa jurídica por meio de contrato formal ou informal, na prestação de serviço no transporte de mercadorias de médio e pequeno porte.

De maneira estratégica a cooperativa foca o que seus passageiros e clientes desejam, mantendo uma conduta que lhe permite identificar suas demandas emergentes e possível de atendimento, de forma imediata e com flexibilidade, de acordo com a necessidade individual de cada cliente.

4. Ponto (Praça)

A cooperativa encontra-se bem localizada, tendo seu ponto de embarque inicial de passageiros na entrada do município de Bonfim/RR, onde também está localizada sua sede administrativa. E, em Boa Vista, no Terminal Firmino Neto, localizado na zona oeste da capital. Já para o desembarque, o passageiro é levado até o seu destino, fazendo economia de transporte dentro da sua parada final.

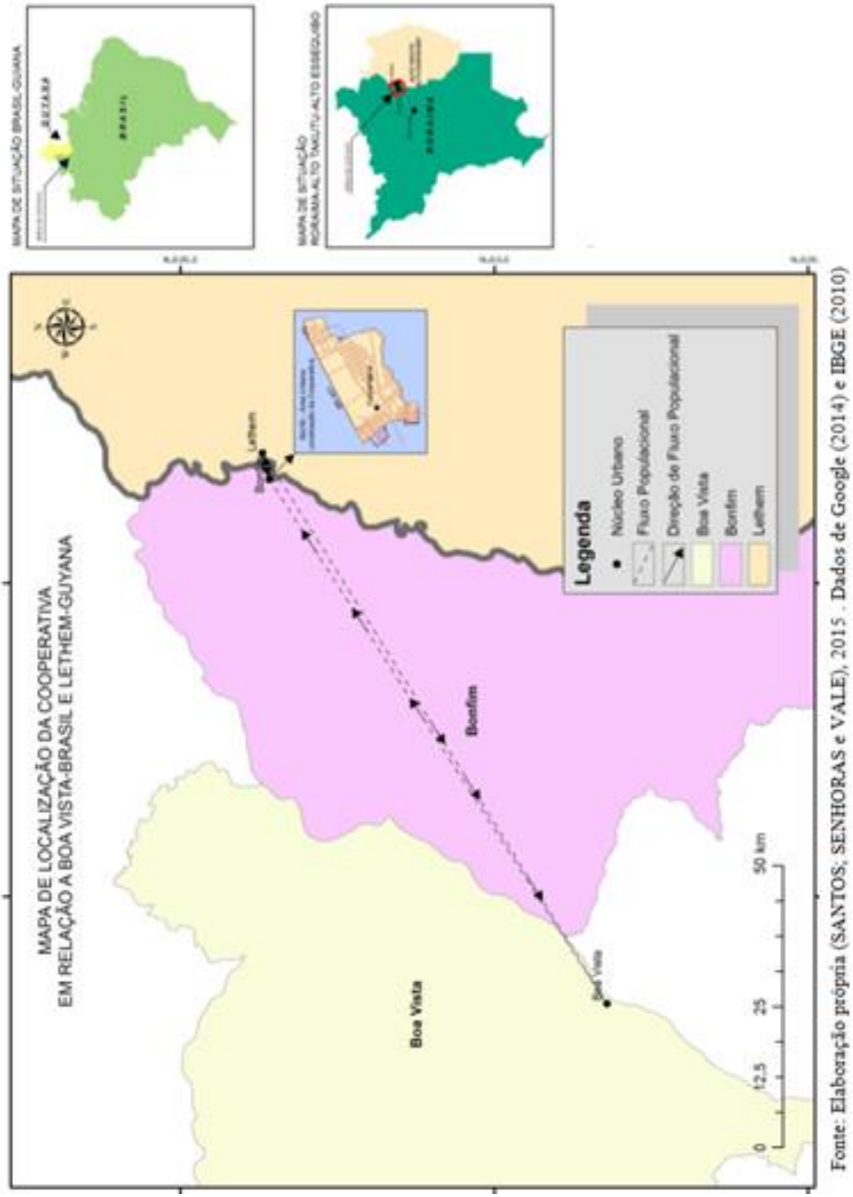
Os cooperados residem na localidade que prestam serviços, e muitas vezes atendem localidades distantes, recusadas pelas empresas de ônibus em função do baixo número de passageiros (para elas) e/ou pela qualidade das estradas. Assim, essa flexibilidade de local, onde buscar e deixar o passageiro são fatores característicos de diferenciação da atividade da cooperativa.

IMPACTOS DA COOPBON NO DESENVOLVIMENTO DO SISTEMA BONFIM-LETHEM-BOA VISTA

A integração territorial entre a *Guyana* e o Brasil, através de Roraima, iniciou com a construção da rodovia que liga Georgetown a Lethem e ao município de Bonfim, no lado brasileiro. Entre a capital da *Guyana* e a cidade de Lethem, o percurso é realizado em precárias condições, pois as estradas não são pavimentadas.

Já pelo lado brasileiro, a pavimentação da BR 401, que interliga Boa Vista a Bonfim, bem como a construção das pontes sobre os rios Tacutu e Arraia, consolidaram o trânsito de brasileiros e guyanenses, aumentando o comércio na faixa de fronteira e estreitando as relações bilaterais entre os dois países.

A importância da integração rodoviária entre esses países baseia-se no fato de a *Guyana* constituir-se uma saída natural para a produção roraimense, que poderá ser escoada através do porto de Georgetown. Existem atualmente acordos de transporte de cargas e passageiros que tramitam na Comissão de Constituição e Justiça da Câmara Federal do Brasil.



MAPA 1 - Sistema logístico de fixos e fluxos da COOPBON

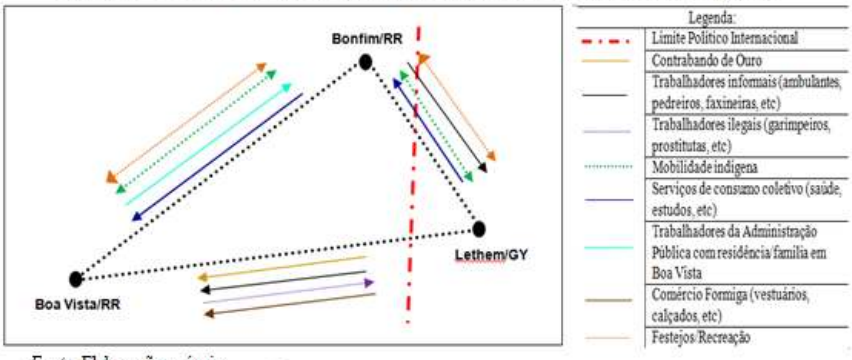
Fonte: Elaboração própria (SANTOS; SENHORAS e VALE), 2015 . Dados de Google (2014) e IBGE (2010)

É neste contexto das relações entre Brasil e *Guyana* que as cidades-gêmeas de Lethem e Bonfim adquirem relevância, dada a mobilidade frequente e intensa, registrada na zona de fronteira entre os dois países na busca de trabalho em amplos os lados da fronteira, em função da mobilidade ligada à busca de trabalho e de serviços que é propiciada, principalmente pela capilaridade do transporte intermunicipal de cooperativas brasileiras, cuja sede se localiza em Bonfim, RR.

Assim, tanto o asfaltamento da BR 401 que interliga o Brasil à República Cooperativista da *Guyana*, quanto a finalização da construção da ponte sobre o rio Tacutu, contribuíram significativamente para o aumento dos fluxos e fixos na fronteira, uma vez que boa parte da renda oriunda da balsa se extinguiu, e com isso a dinâmica do negócio ficou restrita ao transporte intermunicipal e transfronteiriço de passageiros realizado pela COOPBON.

A capilaridade dos fluxos da COOPBON na faixa de fronteira brasileira e guyanense engendra o desenvolvimento de um sistema logístico caracterizado por um tripé de pontos fixos (municípios de Bonfim, Lethem e Boa Vista) e por distintos padrões de fluxos intermunicipais e transfronteiriços, os quais são identificados a seguir.

Figura 8 - Sistema de fixos e fluxos da Interação Fronteiriça (Brasil-Guyana)



Fonte: Elaboração própria.

No primeiro padrão de fluxos funcionalmente capilarizado pelos veículos da COOPBON, entre Bonfim e Lethem, observa-se uma bidirecionalidade na mobilidade entre os municípios devido à característica pendular, ligada a rotina diária do trabalho e de serviços oferecidos em ambos os lados da fronteira, bem como em momentos especiais de festejos, como por exemplo das vaquejadas e rodeios, constituindo-se em ambos os casos como um dos indicadores de desdobramentos das redes de relações existentes entre as cidades gêmeas.

Observa-se neste padrão a existência de uma fluida mobilidade indígena em um *continuum* fronteiriço e uma forte dinâmica de fluxos demandantes de políticas sociais (educação e saúde) e fluxos ilegais ou ilícitos que corroboram para o

surgimento de uma economia bandida transfronteiriça, predominantemente unilateral, que se constitui entre as cidades-gêmeas de Lethem em direção a Bonfim.

No segundo padrão de fluxos construídos pela logística da COOPBON, entre os municípios de Bonfim e Boa Vista, surge uma dinâmica predominantemente unilateral do segundo município em direção ao primeiro em busca de trabalho, de demandas de serviços sociais de saúde e educação ou de previdência, ou de demandas econômicas ligadas ao consumo de bens e serviços comerciais, bancários e de lazer.

A bidirecionalidade dos fluxos entre esses municípios acontece de maneira sazonal em razão dos festejos existentes e da mobilidade indígena, demonstrando que a COOPBON possui uma relevância na construção de um padrão orgânico de uma cultura genuinamente roraimense e fronteiriço.

No terceiro padrão de fluxos propiciado pelo sistema de fluxos logísticos da COOPBON entre Boa Vista e Lethem apreende-se uma dinâmica concentradamente unilateral, motivada tanto por redes de prostituição, garimpeiros e comerciantes formigas boavistenses[4] que se direcionam para o interior e capital

[4] É grande o movimento diário de brasileiros oriundos de Bonfim e/ou de Boa Vista indo para a cidade de Lethem/Guyana, motivados pelo comércio de

da *Guyana* nos dois primeiros casos, e para Lethem no segundo caso, quanto por guyanenses advindos principalmente de Lethem em direção a Boa Vista em busca de mobilidade indígena, trabalhos informais e consumo de bens públicos de saúde.

A caracterização unilateal dos fluxos entre ambos os municípios por distintas motivações demonstra a convergência para um padrão transfronteiriço de mobilidade que é identificado por uma periodização sazonal e uma natureza essencialmente econômica.

Com base na análise dos três padrões de fluxos logísticos empreendidos pelo transporte intermunicipal da COOPBON é possível concluir a sua contribuição na promoção de interações predominantemente socioeconômicas em comparação às dinâmicas socioculturais existentes nas interações entre os três municípios fronteiriços.

Compreende-se, portanto, que o comércio formiga é o fenômeno que mais concentra a dinâmica de fluxos da

produtos tidos como importados e por preços baixíssimos, que passou a ser uma das principais formas de sobrevivência de muitas pessoas na linha de fronteira. No Brasil, o conceito normativo sobre o comércio formiga trata a temática limitando-a ao comércio de subsistência. Segundo a Instrução Normativa da Secretaria da Receita Federal (SRF) n.º 104/84, que dispõe sobre o comércio subsistência, o comércio formiga nada mais é que a isenção dos bens adquiridos em cidades adjacentes à fronteira terrestre, impondo alguns termos, limites e condições, restringindo a prática às necessidades de subsistência do adquirente e de sua família (BRASIL, 1984).

COOPBON, haja vista que o centro dinâmico desse sistema não é propriamente as cidades-gêmeas da linha fronteiriça, mas antes Boa Vista devido a sua escala populacional e de renda como ponto central de nodulação das interações com, respectivamente, Bonfim e Lethem.

IMPACTOS DA COOPBON NO DESENVOLVIMENTO LOCAL DE BONFIM

As repercussões da COOPBON na formação socioespacial do município de Bonfim podem ser apreendidas por meio da identificação de dois modelos de análise de desenvolvimento, os quais tomam como referência os impactos da cooperativa na conformação de uma agenda endógena e exógena em relação às dinâmicas locais.

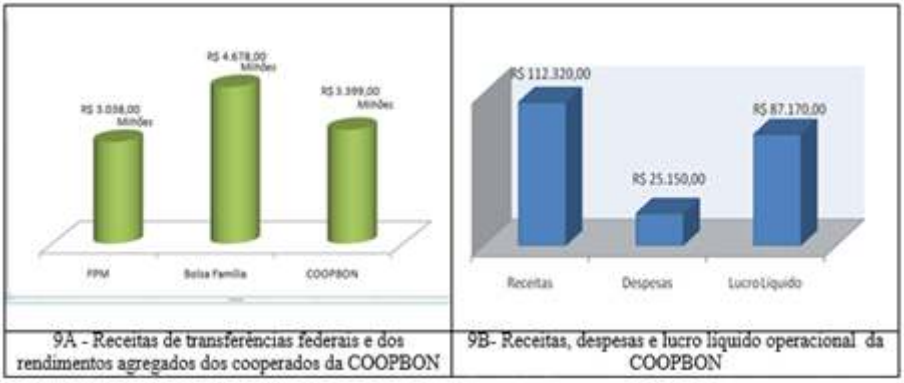
De um lado, existe uma ótica minimalista que identifica os impactos da COOPBON no município a partir de um viés economicista, caracterizando a sua influência na consolidação de um padrão exógeno de desenvolvimento relacionado ao eixo de integração e desenvolvimento regional da BR 401 que interliga Bonfim a Lethem e Boa Vista.

O padrão de desenvolvimento exógeno engendrado pela COOPBON no município de Bonfim é caracterizado por um conjunto de fluxos cuja lógica obedece ao um conjunto de transações de compra e venda de bens e serviços tanto em Boa Vista como em Lethem, repercutindo assim na saída e na entrada de divisas de Bonfim.

Sob a ótica da entrada de divisas, a cooperativa em si é responsável no município de Bonfim pela geração de emprego e renda, uma vez que existe uma dinâmica de circulação interna de recursos monetários advindos de usuários bonfinenses e pela entrada de recursos advindos de Lethem ou Boa Vista.

A cooperativa COOPBON pode ser identificada como um dos motores econômicos do plano urbano do município de Bonfim, uma vez que se caracteriza de maneira agregada como a terceira maior fonte de rendimentos, conforme se pode observar em comparação ao tamanho do Fundo de Participação do Município (FPM) e das transferências federais do programa Bolsa Família.

Gráfico 9 - Quadro comparativo de rendimentos anuais em Bonfim



9A - Receitas de transferências federais e dos rendimentos agregados dos cooperados da COOPBON

9B- Receitas, despesas e lucro líquido operacional da COOPBON

Fonte: Elaboração própria. Base de dados: Portal da Transparência e Survey de trabalho de campo.

Sob a ótica da saída de divisas, a COOPBON é responsável por um padrão de fluxos de bonfinenses em direção a Boa Vista e a Lethem para explorar um comércio de bens e serviços nessas localidades que vem a enriquecer a potencialidade de consumo do cidadão, caso estivessem em regime de autarquia, ou seja, isolados do resto do mundo.

No cruzamento das óticas e saídas de divisas, a participação da COOPBON nos fluxos de mobilidade de Bonfim em direção à Boa Vista e Lethem é apreendida por uma *proxy* que toma por referência a frota de veículos dos cooperados (39 veículos) e o número de automóveis emplacados do município (136 veículos), demonstrando que praticamente 25% dos meios de

transporte intermunicipal são lotações da COOPBON, restando carros particulares e apenas 1 linha de ônibus intermunicipal (Boa Vista-Bonfim) que possui 4 horários diários de atendimento.

Gráfico 10 - Perfil socioeconômico dos cooperados da COOPBON

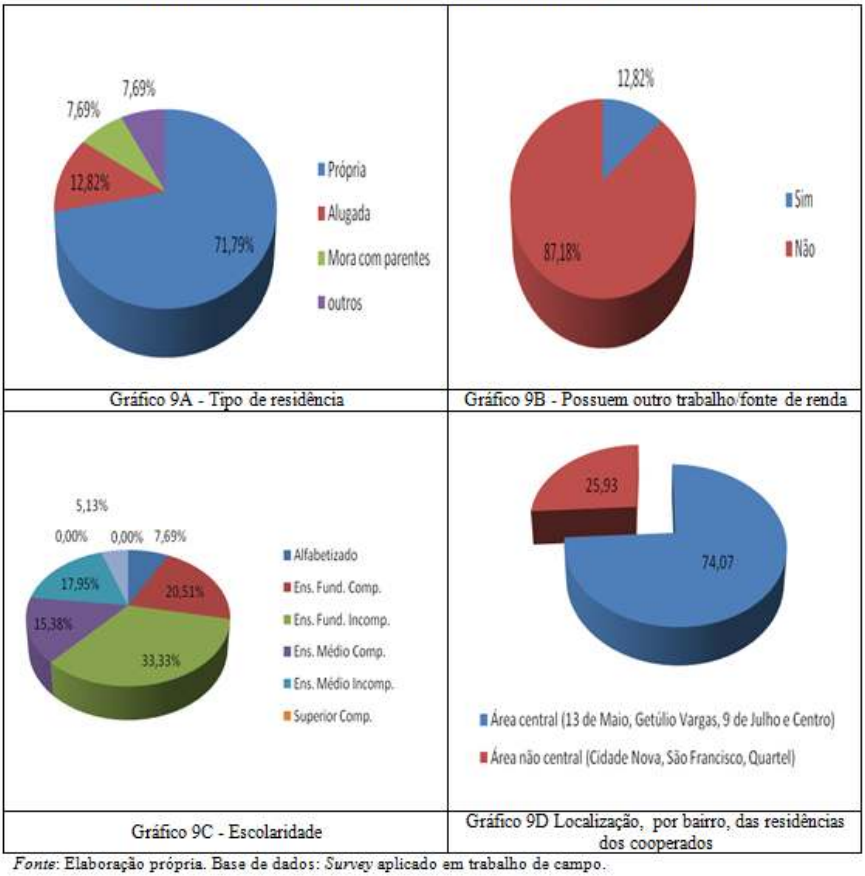


Gráfico 9A - Tipo de residência | Gráfico 9B - Possuem outro trabalho/fonte de renda

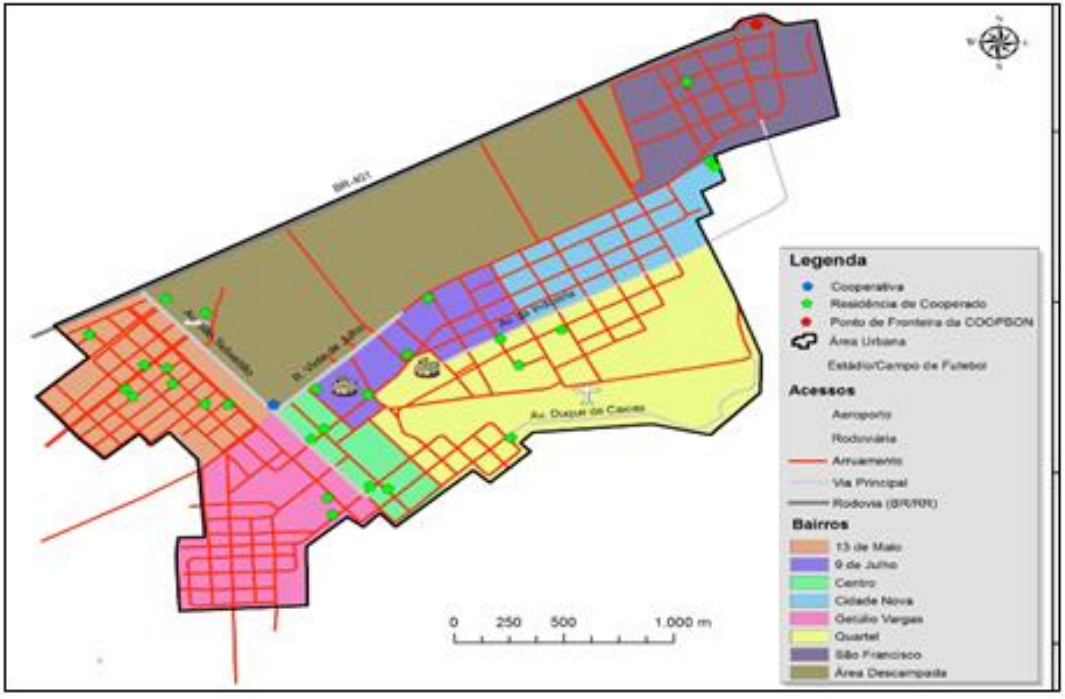
Gráfico 9C - Escolaridade | Gráfico 9D Localização, por bairro, das residências dos cooperados

Fonte: Elaboração própria. Base de dados: *Survey* aplicado em trabalho de campo.

Os desdobramentos socioespaciais da COOPBON no desenvolvimento sob a lógica exógena do município de Bonfim podem ser visualizados pelos efeitos de transbordamentos da renda no setor de construção civil, uma vez que 71,8% dos cooperados possuem residência própria e atuam em outras atividades econômicas (gráfico 10A), uma vez que 12,8% dos cooperados criaram outros negócios no município, tais como os serviços de academia de ginástica, aluguel de quartos e de casas.

Embora os cooperados possuam uma baixa escolaridade (gráfico 10C) e deliberadamente omitam os seus rendimentos (gráfico 10B), eles podem ser compreendidos como parte do núcleo duro da elite local bonfinense uma vez que possuem os maiores rendimentos médios no perímetro urbano e repercutindo assim em uma localização (gráfico 10D) previlegiada de suas residências (gráfico 10A) e da própria sede da COOPBON.

MAPA 2 - Localização da COOPBON e residências dos cooperados



Fonte: Elaboração própria (SANTOS; SENHORAS e VALE), 2015 . Dados de Google (2014) e IBGE (2010)

Por outro lado, existe uma ótica maximalista que identifica os impactos da COOPBON em Bonfim a partir de um viés humanista que apreende as influências da cooperativa na consolidação de vetores de formação do capital social, e portanto, repercutindo direta e indiretamente na vida sociocultural dos cidadãos.

Existe, portanto, uma apreensão da importância institucional da COOPBON nas trilhas de desenvolvimento socioespacial do município por meio de atividades de responsabilidade social, tais como os projetos autônomos e em parceria com outros atores, como Serviço Nacional de Aprendizagem do Cooperativismo em Roraima (SESCOOP/RR), Prefeitura Municipal de Bonfim, conforme se observa no registro fotográfico (Foto 1).

Foto 1 - **Registro fotográfico comparado das ações**



1A - Apresentação em evento sociocultural



1B - Abertura de evento esportivo estadual

Projeto Social "COOPBON, de mãos dadas com a comunidade"







1E - Cartaz de Divulgação: Evento 2013



1F - Cartaz de Divulgação: Evento 2014

Confraternização COOPBON com a Comunidade

Fonte: Elaboração própria. Base de dados: Portal da Transparência e Survey de trabalho de campo.

A iniciativa *COOPBON de mãos dadas com a comunidade* é um projeto social criado e mantido pela cooperativa, conta com cerca de 50 (cinquenta) crianças que participam de aulas de balé duas vezes por semana na sede da cooperativa. Às quartas-feiras, às meninas de 8 a 13 anos ensaiam, e aos sábados, as aulas são destinadas às alunas mais novas, crianças de 3 a 7 anos, dessas duas são portadoras de necessidades especiais, uma auditiva e outra muda. (fotos 1A e 1B)

Preocupada com a prevenção e saúde de seus cooperados, a COOPBON desenvolve projeto social intitulado *Ação Azul* (fotos 1C e 1D), o qual trimestralmente, em parceira com a Secretaria Municipal de Saúde, realização gama de atendimento e exames médicos na própria sede da cooperativa. Sendo também estendido tais serviços aos familiares dos cooperados, independente de sejam eles do sexo masculino ou feminino.

Os cartazes de divulgação acima (fotos 1E e 1F) demonstam a importância da COOPBON como um ator institucional local em Bonfim, haja vista que suas confraternizações, em homenagem a data de constituição da cooperativa, já é evento aguardado por todos da comunidade, dada sua integação e importância para com a sociedade.

Como foi possível observar através das fotos, a COOPBON traz a sociedade bonfinense para dentro da instituição, o que fortalece o grau de identificação da população com os cooperados e com o próprio movimento cooperativista, uma vez que existe uma ampla mobilização da sociedade nessas atividades. Demonstrando que junto com as escolas presentes em Bonfim a COOPBON é uma das principais instituições promotoras da vida sociocultural do município.

CONCLUSÕES PARCIAIS

Atualmente, a literatura a respeito de cooperativas mostra a dificuldade que se tem na formação de cooperativas no mundo inteiro. A questão-chave é a confiança dos entes envolvidos na relação. Existem inúmeros exemplos no mundo de sucessos e insucessos envolvendo cooperativismo. Na maioria deles, o fator desencadeante é a confiança. A confiança que leva a formação e a difusão das mesmas.

Impactos diretos da cooperativa COOPBON são de suma relevância para a economia do município, dado seu impacto local no desenvolvimento endógeno que gera o capital social que pode

impulsionar o desenvolvimento econômico e o crescimento do município.

Em termos de instituições, a cooperativa apresenta-se como uma sociedade importante porque ela é formadora de acumulação de capital, do ponto de vista do desenvolvimento local, sendo ainda, na conformação do capital social de longo prazo do município de Boa Vista, promotora eventual do surgimento de novos negócios por estar condicionada justamente em função da cooperativa.

Outro aspecto a ser considerado é o fato de que as sociedades cooperativas por ser empreendimentos sociais, a evolução e desempenho do seu quadro associativo é de grande importância, pois se a cooperativa não tende a apresentar sobra significativa, pela maximização de serviços e preços oferecidos aos seus cooperados, a evolução da sociedade acaba sendo expressa diretamente pela evolução da atividade econômica de seus membros.

Um fato que também não pode descartado é o fato de que o quadro social da COOPBON é composto por pessoas que não tiveram tempo nem oportunidade para estudar, o que se mostra nos dados coletados, em que a maioria dos taxistas possui no máximo cinco anos de estudo em escola regular, apresentando a baixa

escolaridade dessa classe. Tal constatação faz com que criar, administrar e manter uma cooperativa seja uma tarefa que exija um grande esforço, podendo apresentar-se uma barreira para que o modelo se torne vantajoso economicamente, diante dos gargalos das dificuldades de gestão e união dos cooperados, o que é fundamental para o sucesso da cooperativa como empreendimento viável.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Muitos teóricos afirmam que as cooperativas são organizações não eficientes, pois em seus princípios de formação não está como objetivo primordial a obtenção de lucro. Na realidade, o lucro não é obtido pela cooperativa em números contábeis, e sim pelos seus cooperados com o ganho de bem-estar social.

Não se trata de discutir unicamente a empresa cooperativa como uma empresa de trabalho como são conhecidas, mas sim de abordar a cooperação como uma forma de organização empresarial e econômica mais ampla, que pode propiciar uma melhora do bem-estar de diversos agentes ou grupos em determinadas situações específicas de mercado.

O cooperativismo é a solução criativa que algumas pessoas adotam para, além de garantir o sustento, sair da marginalização, da exclusão social e fazer parte de outra realidade profissional – "ausência do chefe" –, que não seja a exploração do trabalho. É uma forma de resgatar valores essenciais da economia de maneira democrática, tal como a geração de trabalho, distribuição de renda de forma equitativa e geração de bem-estar aos integrantes.

Neste contexto, a organização cooperativa é uma sociedade constituída para prestar serviços a seus sócios cooperados, apresentando uma dupla natureza, que contempla a dimensão econômica e social dos envolvidos. O cooperado é, ao mesmo tempo, dono e usuário da cooperativa, e os resultados positivos ou negativos são de responsabilidade da cooperativa, consequentemente de seus cooperados.

No que tange o setor de transporte a integração territorial entre a *Guyana* e o Brasil, através de Roraima, iniciou com a construção da rodovia que liga Lethem ao município de Bonfim, no lado brasileiro. Entre a capital da *Guyana* e a cidade de Lethem, o percurso é realizado em precárias condições, pois as estradas não são pavimentadas.

Já pelo lado brasileiro, a pavimentação da BR 401, que interliga Boa Vista a Bonfim, bem como a construção das pontes sobre os rios Tacutu e Arraia, consolidaram o trânsito de brasileiros e guianenses, aumentando o comércio na faixa de fronteira e estreitando as relações bilaterais entre os dois países.

A importância da integração rodoviária entre esses países baseia-se no fato de a *Guyana* constituir-se numa saída natural para a produção roraimense, que poderá ser escoada através do porto de Georgetown. Existem atualmente acordos de transporte de

cargas e passageiros que tramitam na Comissão de Constituição e Justiça da Câmara Federal do Brasil.

Em que pese todo esse processo normativo, os serviços de transporte de passageiros sempre foram prestados por empresas da iniciativa privada, porém sempre sob a forte intervenção estatal, devido a sua importância social e econômica, além de seu caráter coletivo.

Assim, as atividades de transporte, seja de passageiros ou de cargas, possuem extrema relevância para o desenvolvimento socioeconômico por promover a integração local e regional.

No primeiro capítulo, a pesquisa demonstrou que o movimento cooperativista passou por transformações, de uma visão socialista para uma concepção capitalista entre os séculos XIX e XX, o que repercutiu em uma ampla difusão multilateral, na qual o Brasil passa a se destacar tanto em número quanto em normatização.

Foi possível ainda, através da pesquisa, inferir que as organizações cooperativas podem ser excelentes ferramentas para contribuir com distintos empreendimentos coletivos, de diversas atividades econômicas, capazes de produzir com eficiência equivalente ao funcionamento de grandes empresas de cunho lucrativo.

No segundo capítulo, evidenciou-se através da pesquisa de que estrategicamente, é através de acordos e parcerias internacionais que as relações entre países se efetivam. Tais acordos são materializados a partir de necessidades coletivas ou individuais ao longo da história das regiões circunvizinhas desses países. Alguns se renovam ou seguem novas estratégias políticas, tais como a criação de blocos econômicos regionais ou continentais, que são iniciativas que acenam para a formulação de novas parcerias entre as nações.

A pesquisa demonstra que as cooperativas de transporte intermunicipal de passageiros ao serem instrumentos de articulação de um sistema de fixos e fluxos, acabam tornando as rodovias em verdadeiros eixos de integração e desenvolvimento entre polo dinâmico, a capital, Boa Vista, e os municípios do interior dinamizados.

Assim, foi possível mostrar a relação positiva do cooperativismo de transporte alternativo no desenvolvimento regional por meio da apreensão de um estudo acerca do serviço de transporte de passageiros realizado entre Boa Vista, Bonfim e Lethem.

E por fim no terceiro e último capítulo, o objetivo do estudo foi analisar as práticas de gestão da Cooperativa dos

Condutores Autônomos e de Transporte Alternativo de Bonfim/Roraima (COOPBON), no que tange à participação dos cooperados no processo decisório da gestão da cooperativa e os resultados socioeconômicos.

Outro aspecto apresentado, através do estudo de caso do objeto de pesquisa, foi quanto à evolução e o desempenho social e econômico da relevância da sociedade cooperativa, haja vista que se apresenta como modelo de sociedade que não tende a apresentar sobra significativa, pela maximização de serviços e preços oferecidos aos seus cooperados, a evolução da sociedade acaba sendo expressa diretamente pela evolução da atividade econômica de seus membros.

A questão acerca da análise organizacional e socioeconômica das sociedades cooperativas é ainda pouco estudada pela Academia, porém, curiosamente, percebe-se uma preocupação crescente por parte das instituições de ensinos e de grupos de pesquisadores no sentido de disseminar os resultados positivos econômicos oriundos desses tipo de sociedade, e assim levantar questões relevantes que venham a contribuir para o delineamento de ações tanto da esfera pública quanto da privada, para esse tipo de sociedade, além ainda de servir como uma pequena contribuição para pesquisas mais abrangentes.

Com base nessas discussões, o presente livro abre uma janela de oportunidade para futuras outras agendas de pesquisa, tanto como sobre o estudo do cooperativismo intermunicipal no Brasil, quanto em futuras outras pesquisas que tomem como referência o estado de Roraima como palco de análise.

Dessa forma, como sugestão apresenta-se a necessidade de novas pesquisas e estudos mais efetivos e amplos acerca de:

a) Análise das cooperativas de transporte intermunicipal da fronteira Brasil/Venezuela, posto que no município de Pacaraima, ao extremo Norte de Roraima, existem três sociedades cooperativas que exploram a atividade de transporte de passageiros no trecho Boa Vista/Pacaraima/Boa Vista, e muitas das vezes, adentro até a cidade fronteiriça da Venezuela, Santa Elena de Uairén. Isso demonstra, superficialmente, a magnitude da dinâmica desse segmento na faixa de fronteira, além ainda, da cidade-gêmea Pacaraima/Santa Elena de Uairén ser porta para os mercados internacionais;

b) Fazer estudo sobre o sistema logístico das cooperativas intermunicipais no Estado de Roraima existem municípios muito pequenos, com baixa renda e alta dependência de mobilidade desse segmento de transporte, uma vez que o sistema de ônibus às vezes nem chega em determinadas localidades;

c) Visualização do sistema de transporte do Brasil e de outras fronteiras a fim de fomentar políticas públicas para o favorecimento desse setor, dado que o mesmo é um segmento extremamente dinâmico e com crescimento significativo.

Conclui-se, com bases nessas discussões que este trabalho acerca do cooperativismo no setor de transporte intermunicipal de passageiros transfronteiriço está longe de ser considerado como suficientemente estudado. No entanto, um passo foi dado, com algumas limitações, mas também com vários acertos no sentido de disponibilizar ao público acadêmico, à sociedade em geral e até mesmos aos membros cooperados da COOPBON informações acerca desse tipo de sociedade de característica tão peculiar.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, F. A.; MILANI, I. A. **Sociedades cooperativas: regime jurídico e procedimentos legais para constituição e funcionamento**. São Paulo, Editora: Juarez de Oliveira, 2003.

BECHO, R.L. **Elementos de direito cooperativo: de acordo com o novo Código.** São Paulo, Editora: Dialética, 2002.

BENATO, J. V. A. **O ABC do cooperativismo**. São Paulo: Editora Ocesp-Sescoop-SP, 2002.

BOESCHE, L. **Fidelidade cooperativa**: uma abordagem prática. Curitiba, Editora: Ocepar, Sescoop-PR, 2005.

BRASIL. Lei Federal nº. 5.764 de 16 de dezembro de 1971. Define **a Política Nacional de Cooperativismo, institui o regime jurídico das sociedades cooperativas, e dá outras providências**. Disponível em: www.planalto.gov.br <acessado em 10 de março de 2015>

BIALOSKORSKI NETO, S. **Aspectos econômicos das cooperativas.** Belo Horizonte, Editora: Mandamentos, 2006.

CARVALHO, W. **Gestão participativa na Semco Equipamentos**: implantação e consolidação. Dissertação de Mestrado. Fundação Cultural Dr. Pedro Leopoldo, Editora: FPL, 2010.

CHIAVENATO, I. **Introdução geral a teoria da administração**. Rio de Janeiro, Editora: Campus, 2000.

COASUL - Cooperativa Agroindustrial. **Nossa história**. Disponível em: <www.coasul.com.br>. Acessado em 15/03/2014.

COOK, M. L.; SYKUTA, M. **A new institutional economics approach to contracts and cooperatives**. Columbia: University of Missouri, 2011.

COOPBON - Cooperativa dos Condutores Autônomos e de Transporte Alternativo Bonfim/Roraima. **Estatuto Social**. BONFIM: COOPBON, 2003.

CRÚZIO, H. O. **Como Organizar e Administrar uma Cooperativa: Uma Alternativa para o Desemprego**. São Paulo, Editora: FGV, 2001

FREITAS, A. **Estudos Sociais - Roraima: Geografia e História**. São Paulo, Editora: Corprint Gráfica e Editora Ltda, 1998.

GAWLAK, A.; TURRA, F.R**. Cooperativismo**: **Filosofia de vida para um mundo melhor**. Curitiba, Editora: Curitiba, 2001.

GOMIDE, A. **Regulação Econômica nos Serviços Públicos de Transporte Urbano por ônibus no Brasil.** Dissertação de Mestrado. Porto Alegre: UFRGS, 1998.

GÔMORA, A. **O Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros.** Brasília, Editora: ABRATI, 1999.

IBRAES. Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Tecnológico, Educacional e Associativo. **Organização e gestão cooperativa**. Brasília. Editora: Ad Hoc Comunicação, 2002.

KEIL, I. M.; MONTEIRO, S. T. **Os pioneiros de Rochdale e as contradições do cooperativismo na América Latina**. São Leopoldo (RS), Editora FPL, 1982.

KLAES, L. S. **Cooperativismo e ensino à distância.** Tese de Doutorado. Florianópolis: UFSC, 2005.

KRUEGER, G.; VIEIRA, LINS, P. G.; OLIVEIRA, P. G. **Curso de Direito Cooperativo**. Belo Horizonte, Editora: Mandamentos, 2009.

LAFER, B. M. **Planejamento no Brasil**. São Paulo, Editora: Perspectiva, 1975.

LUZ FILHO, F. **Teoria e prática das sociedades cooperativas.** Rio de Janeiro: Editora Pongetti, 1960.

MARX, C.; ENGELS, F. **Manifesto do partido comunista.** São Paulo, Editora: Cortez, 1998.

MEINEN, E. **Valores Universais do Cooperativismo.** Brasília, Editora: CONFEBRÁS, 2011.

MENEZES, A. **Nos rumos da cooperativa e do cooperativismo.** Brasília, Editora: CONFEBRÁS, 2005.

MORGAN, G. **Imagens da organização.** São Paulo: Editora Atlas, 2002.

NATAL, J. L. A. **Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil**. Tese Doutorado. Campinas: IE/UNICAMP, 1991.

OLIVEIRA, D. P. R. **Manual de Gestão das Cooperativas**. São Paulo, Editora: Atlas, 2001.

PINHO, D. B. **Economia e Cooperativismo**. São Paulo, Editora: Saraiva, 1977.

PINHO, D. B. **O pensamento cooperativo e o cooperativismo brasileiro**. São Paulo: Editora CNPq, 1982.

PERIUS, Vergílio et alii. **Cooperativas de Trabalho - Manual de Organização**. São Leopoldo, RS: Editora: Vale do Rio dos Sinos, 1997.

PERIUS, V. F. **Cooperativismo e lei**. São Leopoldo: Editora: UNISINOS, 1999.

PRADO, L. **Transportes e Corrupção.** Rio de Janeiro: Editora Topbooks, 1997.

REIS JUNIOR, N. **Aspectos Societários das Cooperativas**. Belo Horizonte: Editora Mandamentos, 2006.

SALES, J. E. **Cooperativismo: origens e evolução**. Revista Brasileira de Gestão e Engenharia, n. 1, janeiro-junho. 2010.

SANTOS, A. C. COUT. **O estado e a igreja na construção de uma cultura cooperativa.** São Leopoldo: Editora UNISINOS, 2001.

SANTOS, S. S.; SENHORAS, E. M.; A**rquivo iconográfico e de entrevistas.** Boa Vista: UFRR/NAPRI, 2015.

SANTOS, S. S.; PEIXOTO, F. V.; SENHORAS, E. M. **Arquivo de mapas georreferenciados sobre a COOPBON.** Boa Vista: UFRR/NAPRI, 2015.

SENHORAS, E. M.. **Dinâmica Fronteiriça das cidades-gêmeas entre Brasil e Guyana.** Revista Geonorte, vol 7., n. 1, 2013.

SCHNEIDER, J. O. *et* al. **Educação Cooperativista e Suas Práticas.** Brasília, Editora: UNISINOS, 1998.

SCHNEIDER, J. O. **Democracia, participação e autonomia cooperativa.** São Leopoldo: Editora UNISINOS, 1999.

SCHNEIDER, J. O. **Conteúdo da educação cooperativista.** Revista Perspectiva Econômica, vol.8, 1979.

SCHNEIDER, J. O. **Cooperativismo e desenvolvimento rural e urbano.** Brasília: Editora UNISINOS, 2012.

SILVA. D.P. **Vocábulos jurídicos**. Rio de Janeiro: Editora Florence, 1984.

OCB/PR - Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado do Paraná. **Paraná Cooperativo.** Curitiba: Editora OCEPAR, 2004.

WRIGHT, C. **Transporte Rodoviário de Ônibus**. Brasília: Editora IEPA, 2008.

SOBRE OS AUTORES

SOBRE OS AUTORES



Silvia Silvestre dos Santos é bacharel em Direito e em Agronomia, especialista pós-graduada em Agronegócio e em Gestão de Empresas Cooperativas, mestre em Sociedade e Fronteiras. Atua como instrutora e consultora do Serviço Nacional de Aprendizagem Rural (SENAR/RR) e do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE/RR). É professora de cooperativismo no Projeto EDU3s da Universidade Federal de Roraima com a Petrobras. Atualmente é Coordenadora Operacional do Sistema da Organização de Cooperativas Brasileiras (OCB/RR). Email para contato: silvia.silvestre@yahoo.com.br.

SOBRE OS AUTORES



Elói Martins Senhoras é economista e cientista político, especialista, mestre, doutor e post-doc em Ciências Jurídicas. É professor da Universidade Federal de Roraima (UFRR) no Departamento de Relações Internacionais (DRI), nos Programas de especialização em Segurança Pública e Cidadania (MJ/UFRR) e no MBA em Gestão de Cooperativas (OCB-RR/UFRR), bem como nos Programas de Mestrado em Geografia (PPG-GEO), Sociedade e Fronteiras (PPG-SOF) e Desenvolvimento Regional da Amazônia (PPG-DRA). Email para contato: eloisenhoras@gmail.com.

COLEÇÃO

Comunicação & Políticas Públicas

NORMAS PARA PUBLICAÇÃO

O Núcleo de Pesquisa Semiótica da Amazônia (NUPS), da Universidade Federal de Roraima (UFRR), está à frente do selo coleção "Comunicação & Políticas Públicas" e recebe propostas de livros a serem publicados em fluxo contínuo em qualquer período.

O texto deverá ter uma extensão de no mínimo de 40 laudas e no máximo 90 laudas configuradas obrigatoriamente em espaçamento 1,5, letra Times New Roman e tamanho de fonte 12. Todo o texto deve seguir as normas da ABNT.

Os elementos pré-textuais como dedicatória e agradecimento não devem constar no livro. Os elementos pós-textuais como biografia do autor de até 10 linhas e referências bibliográficas são obrigatórios. As imagens e figuras deverão ser apresentadas em arquivos separados, de maneira que ao longo do texto do livro sejam apenas indicados os espaços onde serão inseridas. As imagens deverão ser nomeadas e numeradas conforme os espaços indicados no texto.

A submissão do livro deverá ser realizada por meio do envio online de arquivo documento (.doc) em Word for Windows 6.0 ou versão mais recente. O autor ou autores devem encaminhar para o e-mail nupsbooks@gmail.com três arquivos: a) formulário

de identificação do autor e da obra, b) livro com sumário no formato Word for Windows 6.0 ou versão mais recente, e, c) via escaneada de carta de autorização assinada pelo (s) autor (es) atestando que cede(m) seus direitos autorais da obra para a editora da Universidade Federal de Roraima.

COLEÇÃO
COMUNICAÇÃO E POLÍTICAS PÚBLICAS

ENDEREÇO DE CORRESPONDÊNCIA

Coleção "Comunicação & Políticas Públicas"

Núcleo de Pesquisa Semiótica da Amazônia (NUPS)

Universidade Federal de Roraima (UFRR)

Campus Paricarana

Bloco 1. Sala 179. Av. Cap. Ene Garcez, n. 2413.

Bairro Aeroporto. Boa Vista, RR.

 + 55 (95) 981235533 /  nupsbooks@gmail.com

 www.livroeletronico.net