



Coletânea Sociedade e Fronteiras

Vol. 1

FRONTEIRAS E INTERDISCIPLINARIDADE: limites e desafios

Francilene dos Santos Rodrigues
Maria Luiza Fernandes
Organizadoras





COOPERATIVISMO REGIONAL E TRANSFRONTEIRIÇO DE PASSAGEIROS INTERMUNICIPAIS DE RORAIMA

Silvia Silvestre dos Santos¹; Elói Martins Senhoras²

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.

A partir de uma concepção ideológica difundida concentradamente em países europeus no século XIX, o fenômeno do cooperativismo passou por um processo evolutivo de expansão material, axiológica e teórica no globo, repercutindo assim na consolidação de um fenômeno sistêmico e orgânico ao capitalismo, com destaque no continente americano, em especial no pós II Guerra Mundial.

No Brasil, existem 6.587 cooperativas, com cerca de 10,4 milhões de sócios a elas ligados, gerando 304.000 empregos diretos (OCB, 2012) e com uma significativa contribuição para o equilíbrio da macroeconomia externa brasileira devido ao elevado saldo positivo na balança comercial, com cerca de US\$ 6 bilhões em exportações e apenas US\$ 355,2 milhões em importações (MDIC, 2012).

Embora cada estado tenha sua representação, nacionalmente, a Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB) representa as cooperativas brasileiras que atuam em treze diferentes setores da economia: 1) Agropecuário; 2) Consumo; 3) Crédito; 4) Educacional; 5) Especial; 6) Habitacional; 7) Infra-Estrutura; 8) Mineral; 9) Produção; 10) Saúde; 11) Trabalho; 12) Transporte; e, finalmente, 13) Turismo e Lazer.

As contribuições do movimento cooperativista no país são crescentemente relevantes na geração de empregos com agregada igualdade de gênero e com impactos, principalmente, nos cinco primeiros setores com maior número de cooperativas, os quais representam 87,5% do universo de cooperativas brasileiras, respectivamente em: 1) Agropecuária, 2) Transportes, 3) Crédito, 4) Trabalho, e, 5) Saúde (OCB, 2011).

¹ Mestre em Sociedade e Fronteiras pela Universidade Federal de Roraima. Coordenadora Operacional e de Capacitação do Sistema OCB/SESCOOP-RR. Email para contato: silvia.silvestre@yahoo.com.br

² Professor de cursos de graduação e pós graduação *stricto* e *lato sensu* na Universidade Federal de Roraima (UFRR). Email para contato: eloisenhoras@gmail.com

Na distribuição regional brasileira existe uma consolidada e clara concentração histórica do movimento cooperativista nas regiões Sudeste e Sul, que contabiliza um total de 75,6% dos sócios cooperativistas brasileiros, em comparação com as regiões Centro Oeste, Nordeste e Norte, as quais combinadamente registram apenas 24,4% do contingente humano (OCB, 2012).

Na região Norte, o cooperativismo, embora tenha um papel de relevante influência na economia dos municípios, ainda apresenta pequena escala, restrita às atividades de Agropecuária e Transporte, podendo ser classificado como incipiente em muitos estados quando comparado ao dinamismo existente em determinados estados de outros estados 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 Transportes 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 de Transportes 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 um padrão tendencial a contramão do que ocorreu em outros estados brasileiros, uma vez que elas foram precursoras no oferecimento do serviço de transporte devido à 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 artigo está estruturado em três seções que trazem uma pesquisa exploratória e descritiva, com natureza quali-quantitativa, por meio de uma fundamentação lógica dedutiva que discutiu os seguintes temas: a) Serviço de transporte e a expansão de cooperativas no Brasil; b) Cooperativas brasileiras de transporte nas fronteiras da regionalização intranacional e internacional; c) Serviço transporte no estado de Roraima; e, finalmente, d) Cooperativas de transporte de passageiros em Roraima.

Serviços de transporte e a expansão de cooperativas no Brasil

As atividades de transporte, nas modalidades de passageiros e de cargas possuem relevante importância para o desenvolvimento econômico e social de qualquer país em razão da mobilidade que promove não apenas a integração regional e local dos fluxos humanos e econômicos, mas também, repercute com efeitos de arrasto no transbordamento diário de influências em diferentes setores.

No Brasil, a dependência da movimentação de passageiros e cargas através do transporte rodoviário, tem suas origens no período de industrialização desde a década de 1930, com Getúlio Vargas, tendo o período de maior crescimento industrial (1950-1975) forte influência na ampliação da infraestrutura rodoviária, haja vista o 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 (PRADO, 1997).

Segundo Natal (1991), a estrutura espacial dos pontos fixos, altamente polarizada em razão da distinção dos mercados de produção (oferta) e de consumo (consumo), tornou-se responsável por influenciar na construção de um sistema infraestrutural de fluxos com crescentes volumes de passageiros e cargas, cujo deslocamento passou a ser realizado em corredores rodoviários com elevadas densidades de tráfego.

Na década de 1950, durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), o Brasil atravessou uma fase de grande desenvolvimento industrial, que pode ser justificado pela implantação do Plano Nacional 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).

Na década de 1960, com o surgimento do regime militar, houve uma consolidação do sistema de transporte rodoviário, cujas rodovias passam a assumir o papel preponderante no deslocamento dos fluxos de média e longa distância em contraposição ao modal ferroviário que acentuou seu declínio ou em relação ao modal de navegação de cabotagem que se tornou 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).

Na década de 1970, com a consolidação de um país urbano-industrial crescentemente complexo frente a extensão territorial e o tamanho populacional, foram editados, durante o regime militar, 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 cargas.

Nas décadas de 1980 e 1990, houve um significativo hiato na agenda dos transportes brasileiros dada a restrita agenda no planejamento trazida pela crise da dívida e pela agenda de estabilização, abrindo espaço para a migração de um padrão predominantemente estatal e intervencionista no setor de transporte (paradigma nacional-desenvolvimentista) para um padrão privado e de regulação estatal (paradigma logístico).

Nas décadas de 2000 e 2010, a agenda estatal dos Planos Plurianuais (PPAs) e dos Planos de Aceleração Econômica (PAC) se consolida com o paradigma logístico de investimentos via Parcerias Público-Privadas (PPPs) e de regulação, com a promulgação da Lei 10.233/2001, 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 o processo evolutivo de concentração de investimentos no modal rodoviário e de reformas normativas por parte do Estado ao longo das décadas entre o paradigma nacional-desenvolvimentista e o paradigma logístico, a prestação dos serviços de transporte sempre foi realizada 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).

Ao longo da estruturação normativa e material dos sistemas infraestruturais do modal rodoviário, bem como dos meios de fluxo ou transporte de carga e de pessoas, a presença de cooperativas de transporte intramunicipal e intermunicipal foi crescentemente se estruturando nas franjas do setor de transporte, o que repercutiu em tamanho, tornando-se o segundo maior ramo em número de cooperativas no Brasil e sétimo maior empregador no cooperativismo (OCB, 2011).

As cooperativas de transporte são classificadas no Brasil, conforme a modalidade de atuação intermunicipal e intramunicipal na prestação de seus serviços, podendo ser divididas entre *cooperativas de transporte de cargas* (caminhão, motocicletas e furgões) e *cooperativas de transporte de pessoas* [transporte individual de passageiros (táxi e moto táxi); transporte coletivo de passageiros (vans e ônibus) e transporte escolares (vans e ônibus)].

Segundo Ferreira (2014), as cooperativas de transporte movimentam mais de 330 milhões de toneladas de cargas e 2 bilhões de passageiros por ano no Brasil, número estes que expressam o rápido crescimento setorial ao longo de uma década, já que, tanto, o número de cooperativas mais

do que dobrou, passando de 542 cooperativas em 2001 para 1228 no ano de 2013, quanto o número de cooperados que passou de 38.211 para 140.51 profissionais.

Sob a ótica quantitativa, a desvinculação do ramo de cooperativas de transporte em relação ao ramo de cooperativas de trabalho, efetuada pela Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB) no ano de 2002, reflete a importância adquirida em números, o que tem propiciado parcerias junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para viabilizar aos associados de cooperativas de transporte o acesso à linhas de financiamento.

Sob a ótica qualitativa, a rápida expansão do cooperativismo em transportes refletiu a produção de um serviço direto, seja por associados que realizam suas atividades individualmente, seja em atividades conjuntas com outros cooperados, cujas principais características são marcadas, tanto, pela realização da maior parte das atividades fora da sede da cooperativa, próxima ao demandante, quanto, pela flexibilidade de horários e rotas na oferta de distintos serviços de transporte de carga e transporte.

Conclui-se que o crescimento da participação de cooperativas na segmentação do transporte de cargas e de pessoas acontece razão das baixas barreiras à entrada, bem como, da utilização de uma estratégia por flancos, caracterizada por um padrão de concorrência que se manifesta às margens dos grandes grupos, sem confronto direto, ou, se aproveitamento das ineficiências de mercado, quando a oferta de transportes é inexistente.

Cooperativas brasileiras de transporte nas fronteiras da regionalização intranacional e internacional

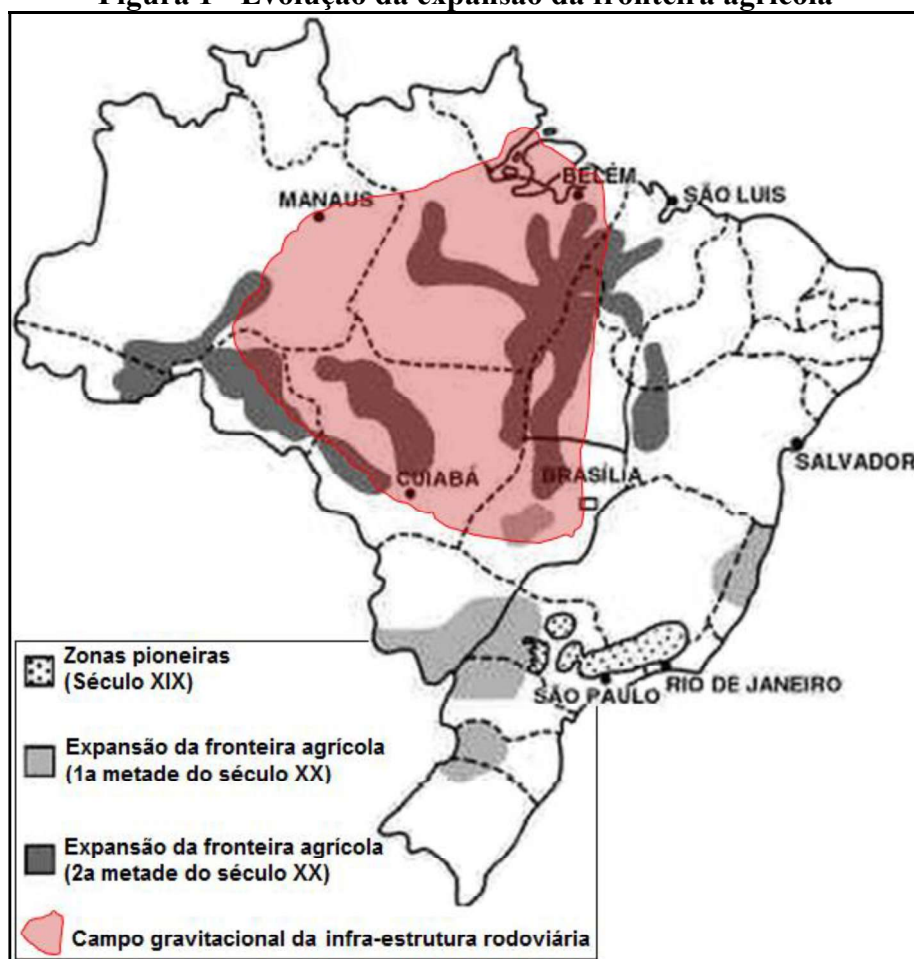
As cooperativas de transporte possuem um crescente papel na abertura de territorial nos processos, tanto, do fortalecimento da regionalização intranacional, por meio da expansão da fronteira agrícola brasileira nas regiões Centro-Oeste e Norte, quanto de regionalização internacional, por meio das redes infraestruturais presentes na extensa zona de fronteira entre o Brasil e os demais países sul-americanos.

De um lado, na *regionalização intranacional*, as redes infraestruturais projetadas para promoverem a conexão das regiões do Centro Oeste e do Norte em relação ao resto do país tornaram-se verdadeiros eixos regionais de integração e desenvolvimento ao se manifestarem como corredores logísticos de expansão da fronteira agrícola desde o sul em direção ao norte do país.

A expansão da fronteira agrícola no Brasil pode ser compreendida por meio de três periodizações, sendo materializada, no século XIX, nas zonas pioneiras do eixo Rio de Janeiro - São Paulo; nos dois primeiros quartis do século XX, nas regiões Sul e Sudeste; e, finalmente, a partir da

segunda metade do século XX até os dias atuais, nas regiões Centro Oeste e Norte (BECKER, 1995; HUERTA, 2010).

Figura 1 - Evolução da expansão da fronteira agrícola



Fonte: BECKER *et al.* (1995) e HUERTAS (2010). Adaptações próprias.

Juntamente com grupos empresariais de logística rodoviária, o destaque das cooperativas de transporte de carga começou a se manifestar principalmente na última periodização, com a conclusão das obras de uma rede de infraestrutura rodoviária no formato de um quadrilátero entre as regiões Centro Oeste e Norte, já que os quatro nodais centrais - Brasília, Porto Velho, Belém e Manaus - passaram a funcionar como um campo gravitacional da expansão agrícola, dando acesso a outros nodais menores adjacentes.

Embora os maiores grupos empresariais de logística rodoviária das regiões Sul e Sudeste tenham concentrado poder de mercado nas principais rotas do quadrilátero da integração das regiões Centro Oeste e Norte com a expansão da fronteira agrícola, as cooperativas locais de transporte de carga crescentemente passaram a rivalizar, principalmente nos nodais adjacentes menores, com menor rentabilidade.

Entre as diferentes modalidades de cooperativas de transporte instaladas no interior do quadrilátero de germinação de municípios nas regiões Centro Oeste e Norte, as cooperativas de transporte de carga sempre se destacaram, inclusive abrindo espaço para o surgimento de cooperativas de transporte de passageiros com o adensamento populacional das novas localidades.

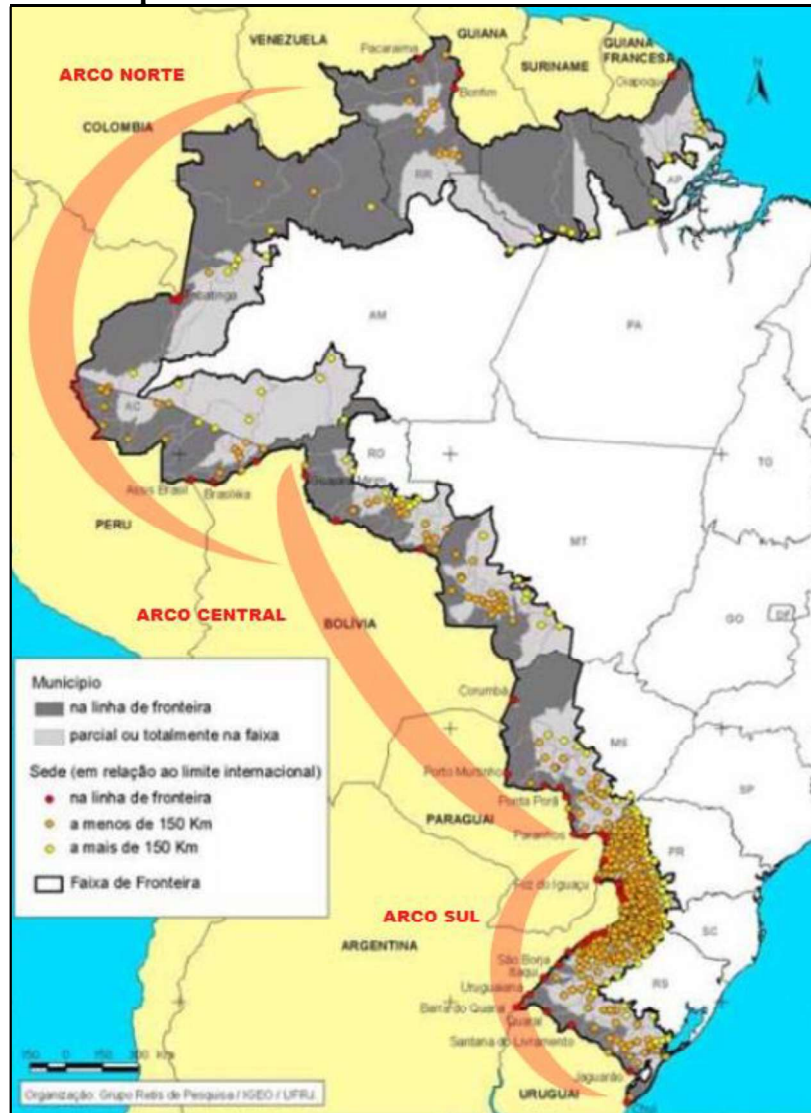
De outro lado, na *regionalização internacional*, observa-se o papel das cooperativas de transporte impulsionando, por meio de redes infra-estruturais, um sistema de fluxos bilaterais entre pontos fixos do Brasil e dos países fronteiriços da América do Sul, o qual fortalece não apenas a *integração regional* na América do Sul e as próprias relações bilaterais entre os países, mas também incita algumas dinâmicas de *fragmentação regional* em razão de um padrão espontâneo de ação paradiplomática difundida pelos atores subnacionais (SENHORAS, 2008; 2010).

Em razão da consolidação de corredores internacionais planejados para promoverem a integração regional na América do Sul, os efeitos da paradiplomacia das cooperativas de transporte de carga e passageiros repercutem em uma dinamização geral dos fluxos humanos e comerciais entre o Brasil e os países sulamericanos, com impactos específicos em cada macro-arco de regionalização internacional na zona fronteira, tanto nos territórios da faixa fronteira de cada país, quanto, nas cidades gêmeas presentes na linha de fronteira.

Sob a ótica generalista, observa-se em toda faixa de fronteira brasileira que a diferença de regimes trabalhista, fiscal, tributário, aduaneiro e de câmbio com os países vizinhos repercute em um padrão de vazamento de renda do país por meio das interações entre cidades gêmeas presentes na linha e fronteira, uma vez que os produtos no exterior são mais baratos em relação aos brasileiros, com a única exceção na alteração da direção dos fluxos no caso da fronteira entre o Amapá e a Guiana Francesa em razão da força do euro (SENHORAS *et al.*, 2012).

Sob a ótica específica, observa-se que nos Arcos Central e Norte, existe uma prevalência de cooperativas de transporte de pessoas com repercussão exclusiva nos territórios da zona de fronteira em razão da difusão de um comércio formiga de pequena escala, em contraposição à predominância de cooperativas de transporte de carga no Arco Sul devido a um consolidado padrão de fluxos comerciais de escala entre os países do Mercosul, o qual se origina em territórios posteriores à zona fronteira.

Mapa 1 – Arcos na faixa de fronteira brasileira



Fonte: BRASIL (2005). Adaptações próprias.

A maior antiguidade da formação social espacial, a economia de escala na oferta e demanda, bem como o grau de maturação do Mercosul nas regiões sul e sudeste do Brasil acabam impactando em um ativo sistema de fixos e fluxos com nodais centrais e periféricos extremamente ativos no transporte de cargas e pessoas, tanto, por grupos empresariais, quanto de cooperativas, em contraposição aos Arcos Central e Norte cujas dinâmicas predominantes estão vinculadas a novos municípios de pequena escala, claramente dependentes de um padrão de comércio formiga que é propiciado por cooperativas de transporte de passageiros.

Com base nos processos de regionalização intranacional e internacional previamente discutidos, observa-se que as cooperativas de transporte brasileiras estruturam crescentemente um evolutivo e dinâmico sistema de fixos (pontos de oferta e demanda) e fluxos (redes infraestruturais), com características distintas entre os arcos fronteiriços, embora, com uma convergente

funcionalidade para materializar complementarmente os padrões exógeno e endógeno de desenvolvimento sócio-espacial.

A partir da visão exógena do desenvolvimento territorial brasileiro, surge uma simplificada geografia do transporte na qual a análise do papel das cooperativas se materializa funcionalmente sobre os territórios intranacionais e transnacionais a partir da identificação de um sistema de fixos e fluxos que se manifesta pela conexão de áreas de dispersão (emissoras), áreas de deslocamento (infraestruturas de transporte) e áreas de atração (receptoras).

A partir da visão endógena do desenvolvimento existente, tanto, na faixa de fronteira brasileira com a predominância de cooperativas de transporte humano, quanto nas regiões Centro Oeste e Norte com um majoritário número de cooperativas de transporte de carga, observa-se que as cooperativas de transporte *lato sensu* possuem um destacado papel sobre as cidades, não apenas, como corredores de passagem de fluxos, mas antes, como um meio de adensamento local do capital socioeconômico que se materializa em função dos efeitos de transbordamento econômico em diferentes setores.

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 em 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 BR174, 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.

Figura 2 – Sistema de fixos e fluxos no transporte em Roraima



Fonte: Conselho Rodoviário Estadual - CRE/RR

Ao se analisar a malha viária de Roraima, a rodovia federal, BR174, 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.

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 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 existem têm dados ou informações disponíveis sobre a frequência ou quantidade de passageiros diária que tais empresas transportam, haja vista a variabilidade e o pequeno porte dos municípios que impacta em um padrão de transporte de porta em porta.

Considerando as linhas rodoviárias que ligam Roraima a outras regiões, as mais importantes são as operadas por cooperativas roraimenses que ligam a capital do estado com Manaus, no estado do Amazonas, e, as cidades-gêmeas presentes nas linhas de fronteira do Brasil com a Guyana [Bonfim (BR) e Lethem (GY)] e a Venezuela [Pacaraima (BR) e Santa Elena de Uairén (VE)].

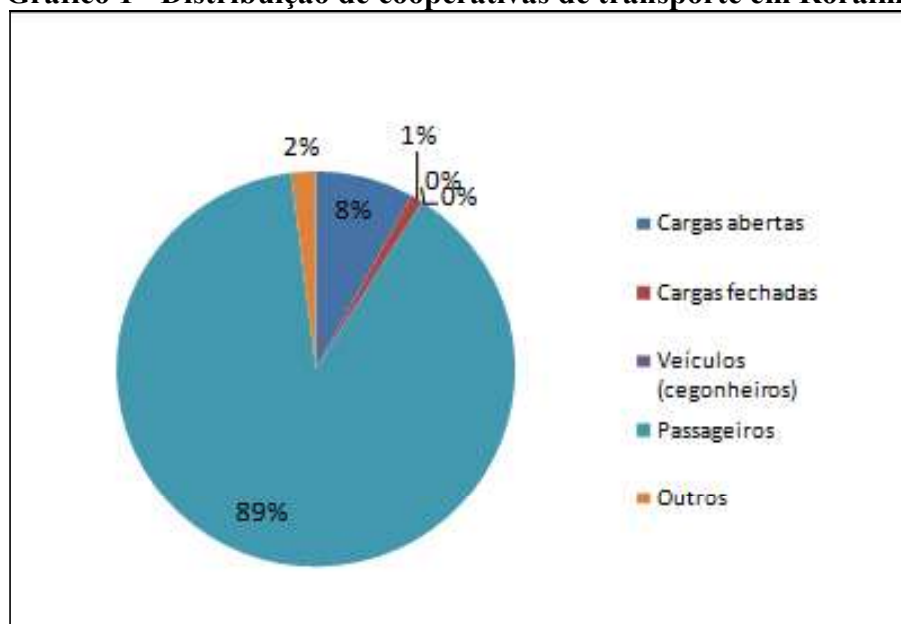
Cooperativas de transporte intermunicipal de passageiros em Roraima

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.

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 pólo dinâmico, a capital do estado, Boa Vista, e os pólos menos dinâmicos, os municípios do interior do estado, por meio do fluxo de pessoas, bens e serviços.

Gráfico 1 - Distribuição de cooperativas de transporte em Roraima



Fonte: OCB/RR (2013).

Dentre as cooperativas de transporte que operam com passageiros, sobressaem-se as ditas “intermunicipais” ou “transporte alternativo”, as quais exploram linhas em caráter precário e com alta insegurança jurídica para os negócios, já que não são concedidas sob fundamentação legal pelo Poder Público, mas apenas, mediante o uso de autorizações provisórias.

O transporte intermunicipal chamado “alternativo” é operado por autônomos, agregados em cooperativas, cuja organização cooperativista foi desenvolvida como reflexo do crescente *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 profissionais autônomos, estes se agrupavam em cooperativas, não apenas, com o intuito de enfrentar politicamente o poder econômico das empresas convencionais, mas também, para obter ganhos com beneficiamento tributário e maior canal de credibilidade junto ao público consumidor dos serviços de transporte intermunicipal.

Em todas as rotas de operação das cooperativas intermunicipais de transporte 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, quanto maior a dinâmica de comércio formiga na linha internacional de fronteira, mais dinâmico é o uso de transporte alternativo.

Observa-se que os municípios roraimenses presentes na linha da fronteira internacional atendem às lógicas anteriormente identificadas, respectivamente com Pacaraima (premissa 1) e Bonfim (premissa 1 e 2) possuindo a maior intensidade de fluxos de transporte alternativo intermunicipal no estado devido ao papel do comércio formiga de produtos comprados mais baratos na Venezuela e na Guyana.

Nas fronteiras internacionais, 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.

Por um lado, em Roraima existe uma dinâmica interação de comércio formiga específica em Roraima, facilitada pelas cooperativas de transporte de passageiros que se manifesta sob um padrão de comércio triangular, tanto na fronteira internacional em relação à Guyana, com o padrão Boa

Vista-Bonfim-Lethem, quanto, na fronteira com a Venezuela, segundo o padrão Boa Vista-Pacaraima-Santa Elena.

Mapa 2 – Divisão municipal no estado de Roraima



Fonte: RORAIMA (2011).

Por outro lado, 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 geral em todos os demais estados brasileiros presentes na linha da fronteira com países vizinhos na América do Sul, com repercussão no vazamento de renda de brasileiros no exterior para a compra de produtos mais baratos.

Tomando como referência as características gerais e específicas de Roraima, se observa a centralidade da capital Boa Vista, sendo, simultaneamente, núcleo difusor de recursos monetários, e núcleo receptor de mercadorias, que impulsiona uma dinâmica de comércio triangular, devido ao tamanho populacional e poder de compra, apesar das distâncias em relação às fronteiras

internacionais, tornando-se assim mais forte que o comércio bilateral entre as próprias cidades gêmeas.

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.

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 conseqüente popularização do transporte intermunicipal alternativo operado pelas cooperativas, algumas empresas de ônibus têm perdido mercado frente a 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 Governo do Estado, das devidas concessões autorizativas para explorar essa atividade.

Entretanto, esta restrição pode ser 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 se as mesmas detêm as devidas condições econômicas, técnicas e operacionais para manter a adequada prestação do serviço à população.

Considerações finais

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 socio-política-cultural (fluxos humanos).

O desenvolvimento regional pode ser compreendido a partir de um padrão endógeno com as interações bilaterais de crescimento complementar entre as cidades gêmeas nas fronteiras internacionais do Brasil com a Guyana (Bonfim e Lethem) e com a Venezuela (Pacaraima e Santa Elena de Uairén), bem como, um padrão exógeno propiciado pelos fluxos humanos e econômicos existentes ao longo da faixa de fronteira sob um formato triangular e com nodulação central em Boa Vista.

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.

Referências

BECKER, B. K.; CRISTOFOLETTI, A.; DAVIDOVICH, F. R.; GEIGER, P. P. **Geografia e Meio Ambiente no Brasil**. São Paulo: Editora Hucitec, 1995.

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

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. **Proposta de Reestruturação do Programa de Desenvolvimento da Faixa de Fronteira**. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2005.

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

FERREIRA, V. “Número de cooperativas de transporte dobrou na última década”. **Globo Rural** [20/10/2014]. Disponível em: <www.revistagloborural.globo.com>. Acesso em 22/01/2015

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

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: ABRATI, 1999

HUERTAS, D. M. “O papel dos transportes na expansão recente da fronteira agrícola brasileira”. **Revista Transporte y Territorio**, n. 3, 2010.

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

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

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

MDIC - Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Balança comercial brasileira: cooperativas**. Brasília: MDIC, 2012. Disponível em: <www.mdic.gov.br>. Acesso em 22/01/2015

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

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

OCB - Organização das Cooperativas Brasileiras. **Panorama do cooperativismo brasileiro: ano 2011**. Brasília: OCB, 2011. Disponível em: <www.brasilcooperativo.coop.br>. Acesso em 22/01/2015

OCB - Organização das Cooperativas Brasileiras. **Relatório de Gestão SESCOOP**. Brasília: OCB, 2012. Disponível em: <www.brasilcooperativo.coop.br>. Acesso em 22/01/2015

OCB/RR - Organização das Cooperativas Brasileiras do Estado de Roraima. **Relatório anual de cooperativas**. Boa Vista: OCB/RR, 2012.

OLIVEIRA, Djalma de Pinho Rebouças de. **Manual de Gestão das Cooperativas**. São Paulo: Editora Atlas, 2001

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

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

RORAIMA. Centro de Geotecnologia, Cartografia e Planejamento Territorial [31/08/2011]. **Mapoteca**. Disponível em: <www.siget.rr.gov.br>. Acesso em 22/01/2015.

SENHORAS, E. M. “Dinâmica fronteiriça no arco norte brasileiro no contexto das Áreas de Livre Comércio”. **Caderno de Finanças Públicas**, n. 12, Dezembro, 2012

SENHORAS, E. M. **Uma agenda de estudos sobre a regionalização transnacional na América do Sul**. Tese de doutorado. Campinas: UNICAMP, 2010

SENHORAS, E. M. **Regionalismo Transnacional e Integração Física: Um Estudo sobre a Iniciativa de Integração da Infraestrutura Sul-Americana**. Dissertação de mestrado. Campinas: UNICAMP, 2010

WRIGHT, C. **Transporte Rodoviário de Ônibus**. Brasília: IEPA, 1992

