

Os desafios para o desenvolvimento do trabalho de associações e cooperativas de turismo em Barreirinhas / MA, Brasil: notas introdutórias*

Monique de Oliveira Serra**

Instituto Federal do Maranhão: Barreirinhas, Brasil

Wilker Ricardo de Mendonça Nóbrega***

Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Brasil

Angela Teberga de Paula****

Universidade de Brasília, Brasil

<https://doi.org/10.15446/ede.v34n65.110847>

Resumo

Este artigo aborda a informalidade entre os trabalhadores do turismo na região dos Lençóis Maranhenses, nordeste do Brasil. O objetivo do artigo é analisar os desafios encontrados pelos trabalhadores das cooperativas e associações de turismo de Barreirinhas - MA para o desempenho de suas funções e tarefas. Como procedimentos metodológicos utilizou-se de pesquisa bibliográfica, documental e de campo, tendo natureza descritiva e qualitativa. A coleta de dados *in loco* deu-se com aplicação de entrevistas semiestruturadas com representantes das associações e cooperativas que atuam nos segmentos de guiaamento/condução de visitantes, motoristas de carros de passeios e pilotos de embarcações náuticas, por atuarem diretamente com o

* Recebido em: 30 de agosto de 2023 / Aceito em: 6 de agosto de 2024 / Alterado em: 4 de novembro de 2024. Artigo produto de parte da tese de doutorado intitulada “Turismo e trabalho: informalidade, precarização e organização dos trabalhadores que atuam nos passeios no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses” de autoria de Monique de Oliveira Serra, defendida em setembro de 2024.

Agradecimentos e apoios: Agradecemos o apoio da Fundação de Apoio à Pesquisa do Estado do Maranhão - FAPEMA por conceder a bolsa de doutorado que permitiu o custeio desse estudo.

** Professora do Instituto Federal do Maranhão –IFMA– (Brasil). Correio eletrônico: monique.serra@ifma.edu.br
 <https://orcid.org/0000-0002-3577-9216>

*** Professor Associado da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (Natal, Brasil). Correio eletrônico: wilker.nobrega@ufrn.br
 <https://orcid.org/0000-0002-1628-3493>

**** Professora adjunta da Universidade de Brasília, Centro de Excelência em Turismo (Brasil). Correio eletrônico: angela.paula@unb.br  <https://orcid.org/0000-0003-1010-1721>

Cómo citar/ How to cite this item:

Serra, M.D. O., Nóbrega, W. R. D. M., & de Paula, A. T. (2024). Os desafios para o desenvolvimento do trabalho de associações e cooperativas de turismo em Barreirinhas / Ma, Brasil: notas introdutórias. *Ensayos de Economía*, 34(65), 117-134. <https://doi.org/10.15446/ede.v34n65.110847>

público interessado em conhecer o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, principal atrativo natural do polo turístico Lençóis Maranhenses e que faz parte da Rota das Emoções, roteiro que interliga os estados do Piauí, Ceará e Maranhão. Os dados coletados foram analisados com base na análise de conteúdo proposta por Bardin (2011/1977). Os resultados mostraram que as associações e cooperativas buscam se organizar no coletivo dos trabalhadores, mas enfrentam desafios relativos à precarização, seja por falta de apoio do poder público, seja pelas relações estabelecidas com os contratantes.

Palavras-chave: trabalhadores; turismo; associativismo; cooperativismo; Barreirinhas.

Los desafíos para el desarrollo del trabajo de las asociaciones y cooperativas de turismo en Barreirinhas / Ma, Brasil: notas introductorias

Resumen

Este artículo aborda la informalidad en los trabajadores turísticos en la región de Lençóis Maranhenses, noreste de Brasil. El artículo en cuestión tiene como objetivo analizar los desafíos que enfrentan los trabajadores de las cooperativas y asociaciones de turismo de Barreirinhas - MA en el desempeño de sus funciones y tareas. Como metodología, se utilizó la investigación bibliográfica, documental y de campo, teniendo carácter descriptivo y cualitativo. La recolección de datos *in situ* se realizó mediante la aplicación de entrevistas semiestructuradas a representantes de asociaciones y cooperativas que actúan en los segmentos de guía, conductores de carros de tures y pilotos de embarcaciones náuticas, ya que trabajan directamente con el público interesado en visitar el Parque Nacional Lençóis Maranhenses, principal atractivo natural del polo turístico Lençóis Maranhenses y que forma parte de la Rota das Emotions, ruta que conecta los estados de Piauí, Ceará y Maranhão. Los datos recopilados fueron analizados con base en el análisis de contenido propuesto por Bardin (2011/1977). Los resultados mostraron que las asociaciones y cooperativas buscan organizarse dentro del colectivo de trabajadores, pero enfrentan desafíos relacionados con la precariedad, ya sea por falta de apoyo de las autoridades o por las relaciones establecidas con los contratistas.

Palabras clave: trabajadores; turismo; asociativismo; cooperativismo; Barreirinhas.

The Challenges for the Development of the Work of Tourism Associations and Cooperatives in Barreirinhas / Ma, Brazil: Introductory Notes

Abstract

This article addresses informality among tourism workers in the Lençóis Maranhenses region, northeastern Brazil. The article aims to analyze the challenges faced by workers in tourism cooperatives and associations in Barreirinhas, Maranhão, in the performance of their functions and tasks. The methodological procedures used were bibliographical, documentary and field research, with a descriptive and qualitative nature. Data collection was carried out on site through semi-structured interviews with representatives of associations and cooperatives that work in the segments of guiding/driving visitors, drivers of tour cars and pilots of nautical vessels, as they work directly with the public interested in visiting the Lençóis Maranhenses National Park, the main natural attraction of the Lençóis Maranhenses tourist hub and which is part of the Rota das Emoções, a route that connects the states of Piauí, Ceará and Maranhão. The data collected were analyzed based on the content analysis proposed by Bardin (2011/1977). The results showed that associations and cooperatives seek to organize themselves as a collective of workers, but face challenges related to precariousness, either due to lack of support from the government or due to the relationships established with contractors.

Keywords: workers; tourism; associations; cooperativism; Barreirinhas.

Introdução

Este estudo trata-se de um recorte de pesquisa de tese de doutorado a respeito das cooperativas e associações de turismo e os desafios encontrados no dia a dia pelos trabalhadores para o desenvolvimento de suas atividades.

Para além da economia formal, uma alternativa que parece ser interessante ao trabalhador por não ficar submisso ao empregador são as cooperativas e associações, que, de acordo com dados do Sistema da Organização das Cooperativas do Brasil (OCB, n.d.) tem gerado 250 milhões de empregos no mundo.

De acordo com o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE, 2022) no Brasil, são mais de 6,5 mil cooperativas e 338 mil funcionários para atender 11 milhões de associados, beneficiando 36 milhões de brasileiros, em 2022. São 13 ramos de atividades, entre elas o turismo e lazer. Todavia, sua operacionalidade se revela com vantagens e dificuldades. É sabido que as cooperativas são um modelo econômico que se diferem dos demais pois pretendendo-se que todos os envolvidos sejam beneficiados, promovendo igualdade de oportunidades, bem-estar, melhores condições de vida, justiça social e sustentabilidade.

Segundo os pressupostos estabelecidos na legislação brasileira de cooperativa (Lei nº 5.764/1971) “é uma sociedade autônoma, composta por pessoas que se unem, voluntariamente, para satisfazer aspirações e necessidades econômicas, sociais e culturais, por meio de uma empresa de propriedade comum e democraticamente gerida” (Lei nº 5.764/1971). A associação também é feita por pessoas que, livremente, apresentam interesses comuns. A diferença é que esta tem por objetivo atender interesses sociais, culturais e educacionais, enquanto aquela tem um objetivo essencialmente econômico, segundo informações da Cresol (2024).

Diante do exposto o presente estudo tem por objetivo analisar os desafios encontrados pelos trabalhadores das cooperativas e associações de turismo de Barreirinhas – MA para o desempenho de suas funções e tarefas.

A pesquisa se justifica pois as cooperativas e associações são um modelo que movimenta a economia local permitindo aos trabalhadores envolvidos o recebimento de recursos financeiros com o emprego de sua força de trabalho. Além disso, observa-se que poucos são os estudos a respeito desse tipo de organização, sobretudo no âmbito do turismo, sendo que, não encontramos na literatura até o momento discussões acerca do cooperativismo na região investigada.

Metodologia

Quanto aos procedimentos metodológicos, o estudo é descritivo e de natureza qualitativa (Guerra, 2014), pois esta fornece dados subjetivos, nos interessando compreender o

fenômeno com aspectos de interpretações textuais, dos discursos dos sujeitos, dos conteúdos ditos e não ditos. Como recorte espacial a pesquisa em tela se restringiu ao município de Barreirinhas – MA, que é considerado porta de entrada para o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses (PNLM), fazendo parte do polo turístico indutor Lençóis Maranhenses¹ e do roteiro integrado Rota das Emoções².

Foi realizado um levantamento bibliográfico para fundamentar teoricamente o estudo com breves discussões acerca do cooperativismo, associativismo, economia informal, precarização e turismo. A etapa seguinte constituiu-se de coleta de dados em campo que foi realizada para obtenção de dados mais qualitativos a respeito das condições de trabalho dos guias de turismo, condutores de visitantes, motoristas e pilotos de embarcações náuticas no sentido de perceber os desafios encontrados por tais trabalhadores que atuam sobretudo por meio de associações e cooperativas.

Dentre os vários trabalhadores do setor turístico, optou-se pelos profissionais elencados por serem considerados fundamentais na região dos Lençóis Maranhenses, uma vez que são trabalhadores intrinsecamente ligados aos turistas (por atuarem na circulação destes junto aos atrativos), tendo no turismo sua principal fonte de renda e subsistência e que têm sua atuação em Barreirinhas - MA atrelada a associações ou cooperativas.

Nesse sentido, a pesquisa empírica ocorreu em janeiro de 2023 através da realização de cinco entrevistas semiestruturadas com um total de 20 questões abertas e que foram previamente agendadas com representantes das seguintes associações/cooperativas: Associação dos Condutores de Turismo dos Lençóis Maranhenses (Acontur) – destinada aos guias de turismo e condutores de visitantes; Cooperativa de Transporte Náutico (Coopernáutica) – reunindo os pilotos; Cooperativa de Turismo e Transporte Alternativo dos Lençóis Maranhenses (Cootalmar), Cooperativa de Transporte Turístico de Barreirinhas e Adjacências (Cooptur) e Cooperativa de Turismo e Transporte do polo Lençóis Maranhenses (Cooptranstur), estas três últimas do segmento de motoristas de carros de passeios.

Após a coleta de dados, estes foram organizados e analisados criteriosamente através da análise documental e da análise de conteúdo, com base em Bardin (2011/1977), com o cumprimento das seguintes etapas da técnica empregada: primeiro, pré-análise; segundo, exploração do material e terceiro tratamento dos resultados, inferência e interpretação, o que foi possível por meio da transcrição das entrevistas efetuadas, gerando resultados preliminares.

1 Junto com os municípios de Santo Amaro, Humberto de Campos e Primeira Cruz.

2 Roteiro turístico integrado criado em 2005 integrando os estados brasileiros do Maranhão, Piauí e Ceará.

Revisão de literatura

Associativismo e cooperativismo

Escobar (1995) traz reflexões a respeito do pós-desenvolvimento, no qual a partir da década de 1980 observou-se que foram surgindo grupos de resistência, que são contrários a toda e qualquer tentativa de desenvolvimento advindas de grupos dominantes. Infere que a alternativa para o desenvolvimento não é a sustentabilidade, pois esta é oriunda de um discurso dominante, enfatizando que a saída deve vir da raiz, partir da própria comunidade, que deve estar à frente desse processo de desenvolvimento.

Movimentos de resistência que buscam potencializar as relações recíprocas, multideterminadas, micropolíticas, atravessadas por forças e linhas vitais que procuram tornar mais reais (ética e politicamente referenciados) os modos de existência. Linhas que produzem movimentos que interrogam as condições de legitimização (e deslegitimização) das situações de trabalho, contestam fundamentos e práticas que ameaçam a vida digna e demandam direitos. Movimentos que se contrapõem às linhas antivitais que fragilizam as existências, para reduzi-las a corpos que usam a maior parte de suas energias para sobreviver (Ferreira, 2022, p. 65).

Grupos de resistência são contrários aos grupos hegemônicos, dominantes, que vivem da exploração de trabalhadores que sobrevivem com o mínimo, sem garantias para o futuro, sem dignidade e qualidade de vida. Nesse sentido, são travados movimentos grevistas, paralizações, na tentativa de garantia de direitos.

Relações contraditórias entre capital/trabalho não são estáticas nem universais (Burnham, 1994). Em vez disso, elas são moldadas pela luta diária das classes trabalhadoras para defender seus padrões de vida (incluindo, resistência ao cercamento dos recursos e ecossistemas dos quais tais meios de subsistência dependem) e o direito do capital de organizar o processo de trabalho de acordo com os imperativos da obtenção de lucro (Selwyn, 2015). As coordenadas sociais precisas da luta são, no entanto, moldadas por variações geográficas do desenvolvimento capitalista e estruturas sociais locais, juntamente com a capacidade coletiva das classes trabalhadoras de se organizar e resistir à exploração (Chibber, 2013) (Bianchi; de Man, 2020, p. 5, tradução da autora).

Gibson-Grahan (2004) aprofunda essas reflexões a respeito do pós-desenvolvimento, quando parte do princípio de que é fundamental um olhar para a “sociologia das ausências” e para a “sociologia das emergências”. O autor destaca um estudo de caso, de uma comunidade nas Filipinas que é autossustentável. Elencou os problemas, ou seja, as fragilidades que a pequena comunidade vivenciava em termos de negócios, infraestrutura, práticas de trabalho das pessoas (ou melhor, a ausência dessas práticas), associações e instituições legais, deixando claro quais eram as suas “ausências” e “emergências” enquanto sociedade, ou melhor, aquilo que lhes faltava, suas necessidades. Por outro lado, usou ainda uma figura comparativa, mostrou a outra face da comunidade, os seus ativos, destacou os seus pontos fortes em termos de negócios, infraestrutura e outros.

Destacou também a maneira como enfrentaram tal situação, que foi por meio de um trabalho cooperado, em que um indivíduo ou empresa consegue suprir de alguma maneira a carência de outrem. Deste modo, foi possível observar uma economia diversa, no sentido da diversidade de formas e de possibilidades de alcançar um trabalho não-alienado num mundo capitalista. Diversa, principalmente, no sentido de um modelo de desenvolvimento diferente do que verificamos no capitalismo. No exposto por Gibson-Grahan (2004), o pós-desenvolvimento é vislumbrado por meio da economia solidária, em que todos saem ganhando e as desigualdades sociais são ínfimas, gerando um bem-estar humano e uma vida melhor para o coletivo.

A economia citada por Gibson-Grahan (2004) como uma estratégia para alcançar um outro tipo de desenvolvimento, pressupõe um comércio justo, ético e includente, em que os agricultores familiares, por exemplo, são valorizados e conseguem acessar o mercado nacional e internacional de maneira justa. A economia solidária é “outro modo de produção, cujos princípios básicos são a propriedade coletiva ou associada do capital e o direito à liberdade individual” (Singer, 2002, p. 10). Ela se distancia do capitalismo pois esse modo de produção tem como princípio a propriedade individual e acentua as desigualdades sociais por existirem duas classes distintas: a dos detentores dos meios de produção e a dos detentores de sua força de trabalho. Ao contrário, a economia solidária tem como princípio fundante a solidariedade e a igualdade entre os pares e não a competitividade, que é típica do modo de produção capitalista.

A economia solidária surgiu na Grã-Bretanha, com o advento da Primeira Revolução Industrial (século XVIII) e como uma reação ao empobrecimento dos artesãos diante da produção por máquinas e da organização do trabalho nas fábricas (Singer, 2002). Já no Brasil, foi pensada institucionalmente em 2003 como um dos desdobramentos do I Fórum Social Mundial (FSM) por meio do Grupo de Trabalho de Economia Solidária, que posteriormente deu origem ao Fórum Brasileiro de Economia Solidária (FBES), quando paralelamente surgia a Secretaria Nacional de Economia Solidária (SENAES) atrelada ao Ministério do Trabalho e Emprego (Carvalho, 2011).

Nas palavras de Carvalho (2011):

Assim, o nascimento da economia solidária – apesar de seu caráter bastante heterogêneo – esteve calcado no seguinte pressuposto: em face às desigualdades sociais, é possível produzir e vender produtos para além do circuito do mercado (capitalista), pois a sociedade atual é plural e permite a convivência de modelos econômicos (e políticos) diversos (p. 11).

Para Sampaio e Flores (2002), a economia solidária é possível desde que seja pensada e executada de maneira coletiva, regulamentada de forma transparente, com políticas públicas em nível microeconômico e tendo como foco o desenvolvimento territorial e humano.

Como um desdobramento da economia solidária, surgem as cooperativas no século XIX, formadas por trabalhadores de um mesmo ramo, que unem esforços e são autogeridas, sem a presença de um patrão. Possuem vários tipos, dentre as quais podemos citar a cooperativa

de consumo, cuja produção, especialmente de gêneros alimentícios, era destinada primordialmente para o consumo dos próprios cooperados. Já a cooperativa de crédito surgiu para disponibilizar crédito (empréstimo) aos cooperados para que pudessem usufruir de financiamento para os seus negócios (Singer, 2002).

Além dessas duas, tem-se as cooperativas de compra e venda, cujo propósito é facilitar a compra, de equipamentos agrícolas, por exemplo, de pequenos agricultores, que se unem e podem usufruir do equipamento adquirido em um sistema de rodízio. Uma outra tipologia é a cooperativa de produção, que é a que mais se aproxima dos princípios da economia solidária, segundo Singer (2002), pois envolve trabalhadores que visam produzir bens e serviços a serem vendidos em outros mercados, diferente das outras citadas até aqui, que beneficiavam apenas os cooperados.

A chave dessa proposta é a associação entre iguais em vez do contrato entre desiguais. Na cooperativa de produção, protótipo de empresa solidária, todos os sócios têm a mesma parcela do capital e, por decorrência, o mesmo direito de voto em todas as decisões. Este é o seu princípio básico. Se a cooperativa precisa de diretores, estes são eleitos por todos os sócios e são responsáveis perante eles. Ninguém manda em ninguém. E não há competição entre os sócios: se a cooperativa progredir, acumular capital, todos ganham por igual (Singer, 2002, p. 9).

As cooperativas de transportes turísticos existentes na região dos Lençóis Maranhenses se encaixam nesta última categoria, tendo em vista que as atividades existentes no turismo se enquadram no ramo de prestação de serviços, ou seja, o que é produzido é o serviço prestado, seja ele de motorista, de condutor de visitantes, de guia de turismo ou de piloto de embarcações náuticas.

Uma observação importante a se fazer é em relação às associações, que se diferem das cooperativas, pois estas são um modelo alternativo de economia, que coloca o trabalho na centralidade do processo produtivo, enquanto aquelas, são organizações da sociedade civil sem fins lucrativos, que reúne pessoas com o propósito de gerar benefícios aos seus associados (Medeiros, 2011). Embora a ideia seja atuar de forma independente, com autonomia, sem o vínculo estatal, dependem do apoio deles:

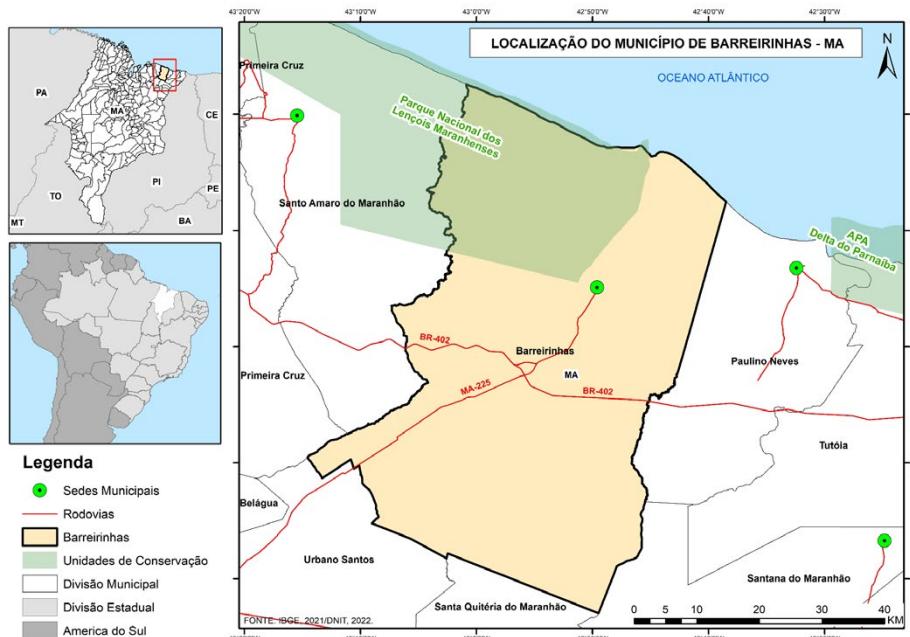
As cooperativas e associações populares de trabalho, ou os chamados empreendimentos econômico-solidários, são organizações pautadas sob os princípios da autogestão e da solidariedade e se constituem com o apoio do poder público, sindicatos ou como parte da organização dos trabalhadores em movimentos sociais (Medeiros, 2011, p. 14).

O lócus da investigação e o público-alvo da pesquisa

O município brasileiro de Barreirinhas – MA, foco deste estudo, foi criado em 14 de junho de 1871 e emancipado em 29 de março de 1938. Conta com uma população estimada em mais de 60.000 habitantes (IBGE, n.d.), entre a zona urbana e rural (217 povoados). A distância para a capital São Luís é de 265 km. A economia é baseada na pesca de subsistência, na agricultura familiar, no artesanato a base de fibra do buriti – mauritia flexuosa (palmeira abundante na região), no comércio e no turismo.

Esta última atividade econômica, se estabeleceu de maneira mais efetiva nos anos 2000 a partir da rodovia MA 402 que interliga o município a capital do estado, bem como por meio do Plano Maior de Turismo que subdividiu o Maranhão em um primeiro momento em cinco polos turísticos, no qual, Barreirinhas (ver localização na figura 1), junto com Santo Amaro, Humberto de Campos e Primeira Cruz, fazem parte do denominado Polo Lençóis Maranhenses. O Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses (PNLM) é o principal atrativo turístico natural da região, sendo a paisagem envolvida por lagoas que se formam no período chuvoso, contrastando com os 155.000 hectares de extensão de campo de dunas. Além disso, o município faz parte, junto com os municípios maranhenses Santo Amaro, Paulino Neves, Tutóia e Araioses da Rota das Emoções, integrando também municípios dos estados do Piauí e do Ceará.

Figura 1. Localização do Município de Barreirinhas - MA



Fonte: Google Maps (2023), elaborado por Bárbara Praxedes.

A infraestrutura turística de Barreirinhas conta com meios de hospedagem, bares, restaurantes, agências de turismo, transportes turísticos e profissionais que atuam na linha de frente dos passeios junto aos turistas como motoristas, pilotos de embarcações náuticas, guias de turismo e condutores de visitantes. Os atores citados são de fundamental importância para a operacionalização dos roteiros naturais ou culturais vivenciados pelos que buscam conhecer um destino turístico.

Um desses trabalhadores é o guia de turismo, que de acordo com a portaria do Ministério do Turismo - Mtur nº 37, de 11 de novembro de 2021 “é o profissional que exerce as atividades de acompanhamento, orientação e transmissão de informações a pessoas ou grupos, em visitas, excursões urbanas, municipais, estaduais, interestaduais, internacionais ou especializadas” (Mtur, 2021).

Outro profissional que também faz esse papel de repassar informações aos turistas, mediante acompanhamento destes quando da visita aos atrativos é o condutor de visitantes, que de acordo com a supracitada portaria:

1º Nos termos da legislação pertinente, considera-se Condutor de Visitantes em unidades de conservação o profissional que recebe capacitação específica para atuar em determinada unidade, cadastrado no órgão gestor, e com a atribuição de conduzir visitantes em espaços naturais e/ou áreas legalmente protegidas, apresentando conhecimentos ecológicos vivenciais, específicos da localidade em que atua, estando permitido conduzir apenas nos limites desta área (Mtur, 2021).

O condutor de visitantes que normalmente atua nas unidades de conservação, nos parques nacionais, é quem vai fazer as explicações a respeito do atrativo turístico, por residir no local e poder falar com propriedade daquilo que está sendo visto. Já o guia de turismo, embora possa fazer a condução no atrativo, tem a função mais ampla de acompanhar o turista muitas vezes desde o deslocamento até o destino.

No entanto, muitas vezes acontece de o condutor do carro de passeio ou do piloto da embarcação assumir uma dupla função: conduzir o veículo terrestre/aquático e ainda repassar informações sobre o atrativo turístico ao visitante. Tal situação acontece porque nem todos os destinos turísticos dispõem de guias de turismo locais ou de condutores de visitantes em quantidade suficiente, ou mesmo porque as agências de turismo querem economizar nessa força de trabalho, ao invés de contratar o profissional adequado, precarizando a atividade, com aumento de tarefas. O profissional multitarefas, polivalente, que atua em várias frentes, é uma característica do mundo do trabalho atual, contrário ao trabalhador de outrora, especializado em uma única tarefa, conforme o enredo do filme Tempos Modernos (1936), de Charles Chaplin.

A exigência de flexibilidade é outra determinação própria à sociedade do trabalho atual relacionada, por sua vez, à simultaneidade de iniciativas e atividades. Ser flexível, nesse contexto, é ser capaz de responder simultaneamente a múltiplas demandas, como um equilibrista de circo que precisa manter-se na corda bamba ao mesmo tempo em que pedala um monociclo e executa seu malabarismo (Castro, 2022, p. 22).

Em Barreirinhas - MA, os guias de turismo e os condutores de visitantes acompanham os turistas junto à unidade de conservação do PNLM, mostrando e explicando sobre aspectos históricos, ambientais, culturais, sociais e de normas dos atrativos, sendo que os motoristas conduzem os veículos de passeios. Já os pilotos das embarcações náuticas levam os visitantes para passeios

pelo Rio Preguiças, aos povoados de Tapuio, Vassouras, Mandacaru e Caburé e normalmente estão desacompanhados da presença do guia ou condutor de visitantes.

Esses trabalhadores do turismo atuam em sua maioria vinculados a associações e/ou cooperativas. Estas, têm como princípios fundamentais: a adesão voluntária e livre, a gestão democrática, a participação econômica dos membros, a autonomia e independência, a educação, formação e informação, a intercooperação e o interesse pela comunidade (SESCOOP, 2020). A atuação no segmento de turismo e lazer é no ramo de trabalho em produção de bens e serviços, todavia, existem outros ramos de cooperativas tais como de crédito, agropecuário, consumo, infraestrutura, saúde, transporte. Desta forma, as organizações aqui estudadas são cooperativas de trabalho.

Além disso, são entendidas como cooperativas populares, tendo em vista que:

As cooperativas populares são organizações de ajuda mútua formadas por trabalhadores economicamente marginalizados, desempregados ou subempregados, os quais, visando à geração de trabalho e renda, se associam voluntariamente na formação de uma sociedade cooperativa, sendo o principal ativo a capacidade de trabalho das pessoas que se associam. Além de ser uma forma de produzir pautada pelos princípios da solidariedade e justiça, o trabalho em cooperativas populares prevê a transformação na visão de mundo dos trabalhadores no que se refere à interpretação da sociedade como organização econômica e política (da Silva e Ramiro, 2012, p. 69).

Para muitos trabalhadores as cooperativas são uma forma de se afirmarem no mercado, de modo a atenderem às suas necessidades econômicas, sociais e educativas. No entanto, é preciso se indagar até que ponto esse sistema reforça a valorização do capital e a consolidação do sistema neoliberal, tendo em vista que o cooperado continua a ser remunerado dentro do sistema capitalista mediante o que produz (Carneiro, 2012).

Desta forma, um fator positivo é que dentro do sistema de cooperativas não existe o patrão que visa explorar o trabalhador, pois todos os associados são autogestionados, atuando por conta própria. Porém, não existem as garantias trabalhistas que se tem no assalariamento, tais como 13º salários, aviso prévio, descanso semanal remunerado etc. Isso implica que os trabalhadores que atuam em cooperativas assumam os riscos do seu próprio trabalho, tendo neste tipo de organização o mecanismo para, dentro delas, lutar por melhorias trabalhistas, mas, ao mesmo tempo, o coletivo não garante benefícios de proteção social.

Ou seja, quando o cooperativado não prevê acidentes trabalhistas e nem mantém reserva econômica, ameaça sua sobrevivência, tal como a de seus entes; haja vista, que sem proteção da CLT este pode ser desconstituído de sua posição de cooperado se a mesma for desfeita sem garantia de que terá seu tempo de trabalho computado de forma a não acarretar prejuízos (Carneiro, 2012, p. 2).

Após essa breve exposição conceitual acerca das metamorfoses do mundo do trabalho, das contradições que envolvem as cooperativas, do lócus de investigação e do público-alvo do estudo, adentraremos nos resultados empíricos e análise deles.

Resultados e Discussão

Quando questionamos acerca do papel do poder público em relação ao desenvolvimento do turismo e para os trabalhadores dos passeios o representante da ACONTUR respondeu que o poder público contribui para a valorização dos guias e condutores pois para o turista acessar o PNLM é necessário estar acompanhado de um desses profissionais, que estão devidamente cadastrados junto ao Instituto Chico Mendes de Conservação e Biodiversidade - ICMBio (órgão que gerencia e fiscaliza os parques nacionais) e a prefeitura municipal.

Por outro lado, os resultados apontaram que as demais cooperativas encontram dificuldades em desenvolver suas tarefas de maneira totalmente satisfatória, pois o poder público, através da prefeitura municipal não tem investido na infraestrutura urbana (sinalização das vias, serviços de coleta de lixo em horários apropriados, revitalização da Beira Rio) e nem nos pontos de apoio ao turista (ausência de banheiros públicos), manutenção das trilhas de acesso ao Parque (limpeza dos galhos que crescem rapidamente e dificultam passagem dos veículos para os passeios, revitalização das pontes que existem nos percursos de acesso aos circuitos turísticos).

Velasco (2016) observa que quando se fala do que os governos fazem em relação ao turismo surgem termos como governança, política pública, planejamento e gestão pública, muitas vezes sendo tratados como sinônimos. No entanto, a governança no turismo tem a ver com a reflexão sobre o que os governos podem e / ou decidem fazer sobre o turismo em termos políticos; a política de turismo se refere aos objetivos e instrumentos que são implementados em relação ao turismo; o planejamento diz respeito às práticas e processos de planejamento de atividades promovidos por atores públicos; enquanto a gestão pública trata dos princípios e técnicas de gestão utilizados pelas organizações responsáveis pela implementação dessas ações públicas.

Desta forma, quando o município de Barreirinhas deixa de receber investimento na infraestrutura urbana e turística fica evidente a ausência de planejamento de uma política de turismo eficaz por parte dos gestores públicos, sendo resultado da ausência de uma governança turística o que dificulta o trabalho dos profissionais que atuam nos passeios, comprometendo a imagem e qualidade do lugar.

Tal cenário é compatível com as políticas neoliberais em vigor, que tem, dentre outras características o Estado mínimo, atendendo aos interesses da classe dominante, ou seja, do capital, e agindo em favor da classe dominada (os trabalhadores, em geral) em função de muitas pressões sociais para a garantia de direitos.

Assim, pode-se apresentar que o direito do cooperativado é por princípio um fenômeno de alienação, na medida em que sua aparição como esfera autônoma está ligada à fantasiosa ideia de independência do Estado, colocando este separado dos homens, apenas no âmbito de garantias de direitos, caracterizando, assim, a desresponsabilização para com o trabalhador (Carneiro, 2012, p. 4).

Quando questionamos acerca do poder público ou a iniciativa privada procurar a associação/cooperativa para o desenvolvimento de parcerias e como acontecia o representante da ACONTUR informou que a Secretaria de Turismo Municipal procura os guias de turismo e condutores de visitantes associados para divulgar os Lençóis Maranhenses, bem como desenvolvem um programa que é intitulado de “Os Lençóis para os barreirinhenses”, com o intuito de tornar conhecido o PNLM aos moradores.

Por outro lado, chamou a atenção a fala do representante da Coopernaútica:

O poder público e até mesmo o SEBRAE vem com uma proposta de formatar um roteiro e vender para obter lucro, o capitalismo feroz e essa proposta entra em conflito com a proposta da cooperativa de desenvolver uma economia solidária [uma outra economia], do envolvimento das comunidades e de todos saírem satisfeitos, trabalhadores e turistas.

Então o poder público incentiva a comercialização de roteiros convencionais de um turismo massivo, para grupos que estão interessados em fazer o passeio pelo Rio Preguiças, conhecendo os povoados de Vassouras (ponto A), Mandacaru (ponto B) e Caburé (ponto C), respectivamente (conforme mostrado na figura 2). No entanto, a Coopernaútica pretende desenvolver um trabalho mais solidário, de envolvimento comunitário, por meio da visitação a comunidades tradicionais como Tapuio (onde é possível visualizar o passo a passo da produção artesanal de farinha de mandioca) e Marcelino (local em que a produção de artesanato em fibra de buriti é abundante, feita por artesãs).

Figura 2. Trajeto aos povoados que margeiam o Rio Preguiças



Fonte: Google Earth (2023).

Ideologicamente é perceptível o alinhamento desta cooperativa com o princípio nº 6 do cooperativismo: “intercooperação”, por meio da pretensão de articulação junto a Cooperativa de Artesãos do povoado Marcelino (Artcoop³) e com o princípio nº 7 do cooperativismo: “interesse pela comunidade”, por meio da economia solidária⁴. Infere-se que a cooperativa pretende ser um movimento de resistência ao capitalismo dominante, mas ainda não consegue de maneira enfática lograr êxito.

Além disso, vale lembrar que a parceria entre poder público, privado e comunidade é fundamental e é entendida na literatura como governança, tendo se mostrado como um desafio (Coutinho & Nóbrega, 2019).

Os dados da pesquisa revelaram que todas as associações e cooperativas investigadas surgiram a partir dos anos 2000, sendo de 2001 a Coottalmar (com 230 associados), de 2005 a Coopernáutica (com 40 associados, mas já chegou a ter 70) e a Acontur (com 550 associados, mas tem em média 200 na ativa, sendo 10 guias de turismo). Posteriormente, Cooptur (com 110 associados, mas já chegou a 280) em 2009 e a Cooptranstur (com 24 associados) em 2013, ambas como um desmembramento da Coottalmar. Desta forma, o número de profissionais que atuam nos passeios, sendo vinculados a associação e cooperativa em Barreirinhas é expressivo, totalizando um universo de mais de 600 trabalhadores em atividade.

Os anos 2000 são marcados pela inauguração da rodovia MA 402, interligando o município de Barreirinhas a capital São Luís, encurtando as distâncias. Tal fato facilitou o deslocamento de visitantes e moradores. Até então, a principal via de acesso era através do Rio Preguiças, por barcos à vela, que passavam dias para chegar à capital do estado. Nos anos de 1970 o município passa por mudanças sociais, sobretudo devido a descoberta de petróleo e gás naquela região (Prefeitura de Barreirinhas, n.d.). Nos anos de 1980 surge o decreto lei nº 86.060 de criação do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses (Decreto Nº 86.060 de 1981) e com isso o parque passou a atrair desbravadores curiosos em conhecer esse recurso natural (Ramos, 2008).

Nos anos 1990 o governo do estado elaborou o Plano Maior – Plano de Desenvolvimento Integral de Turismo do Maranhão regionalizando o estado em 05 polos turísticos (Observatório do Turismo do Maranhão, 2012), dentre os quais destaca-se o Polo Lençóis Maranhenses, no qual Barreirinhas faz parte, dando maior visibilidade a esta região turística. Desta forma, tais fatos históricos impulsionaram o desenvolvimento do turismo, atraindo meios de hospedagem, restaurantes, agências de receptivo, transportes turísticos, no qual abriu portas para muitos trabalhadores locais, que, com o desenvolvimento de suas ocupações, passaram a se organizar em cooperativas e associações no início do século XXI.

-
- 3 As artesãs de Barreirinhas estão organizadas enquanto Cooperativa dos Artesãos dos Lençóis Maranhenses – Artecoop. As cerca de 65 mulheres são de treze comunidades da região: Boa Vista, Baixão, Cebola, Guarimanzinho, Guarimã, Juçaral das Canoas, Marcelino, Manoelzinho, Morro Alto, Palmeira dos Eduardos, São José dos Sacos, Tapuio e Vigia (Rede Artesol, n.d.).
- 4 Economia solidária é também um outro jeito de estar no mundo e de consumir produtos locais, saudáveis, da Economia Solidária, que não afetem o meio ambiente, que não tenham transgênicos e nem beneficiem grandes empresas (Bertucci, 2010, p. 14).

Quando perguntamos sobre como a associação/cooperativa se mantém todos afirmaram que existe uma taxa que é cobrada mensalmente de cada associado, sendo 20 reais⁵ o valor repassado pelos guias/condutores e pilotos/proprietários das embarcações náuticas; 30 reais⁶ repassados pelos associados dos segmentos de transporte terrestre, exceto da Cooptranstur que cobra um valor de 70 a 100 reais⁷, a depender da sazonalidade.

A Lei nº 5764 de 1971 estabelece em seu artigo 21 que o estatuto de criação das cooperativas deve prever um valor/cota a ser pago pelos associados. No caso do segmento de transportes terrestres, para fazer parte da cooperativa o trabalhador deve efetuar o pagamento de uma cota inicial maior, para posteriormente pagar a contribuição mensal para custear as despesas como água, energia, internet etc. Além disso, o princípio de nº 3 do cooperativismo estabelece que deve haver a “participação econômica dos membros” (Brasil, 1971), com investimento de capital dos associados na cooperativa. Entretanto, foi relatado por representante do setor de transporte terrestre que muitos não repassam o valor da contribuição mensal, comprometendo o caixa do estabelecimento.

Diante deste cenário, observa-se a presença da mais valia, pois há retirada de recursos financeiros provenientes do trabalho desempenhado pelos cooperados para manter a própria cooperativa, contribuindo com a lógica do capital, de exploração laboral (Carneiro, 2012).

Quando questionamos acerca da relação de trabalho que eles têm com as agências de turismo, os representantes das cooperativas de transportes terrestres afirmaram que os trabalhadores envolvidos se consideram autônomos, por atuarem por conta própria sem serem contratados fixos de nenhuma empresa de turismo. De fato, concordamos com Nogueira e Carvalho (2021) que afirmam que o verdadeiro trabalhador autônomo prestador de serviços não está vinculado a uma única empresa ou cliente, mas a várias, estando subordinado a quem os contratou.

Além disso, no ideário do cooperativismo o princípio de nº 4 prevê a “autonomia e independência”, com a cooperativa tendo liberdade em autogerir o seu próprio negócio e os cooperados serem independentes do Estado para constituírem e gerirem seus negócios. Para Gayo e Izcara (2023) o caráter informal no turismo faz com que careça de apoio por parte do Estado e que não tenham acesso a ajudas especialmente necessárias como no caso da pandemia da Covid-19, que atingiu o mundo inteiro no ano de 2020.

Situação análoga a dos trabalhadores que se autointitulam autônomos, é a dos trabalhadores sob demanda, a exemplo dos que atuam junto aos aplicativos de transportes de passageiros tais como Uber, 99 e Cabify, em que estes geralmente não estão vinculados a única empresa, pois prestam serviços para várias de acordo com a demanda que surge (o cliente), sem qualquer vínculo empregatício, e, portanto, sem as garantias que o emprego formal proporciona.

5 Cerca de 4 dólares americanos.

6 Cerca de 6 dólares americanos.

7 Cerca de 14 a 20 dólares americanos.

Por outro lado, ao responder a este questionamento, os representantes dos segmentos de guiamento/condução e dos pilotos de embarcações náuticas informaram que todos vivem na informalidade. O trabalho informal “está indissociavelmente ligado ao descumprimento de normas legais” (Nogueira & Carvalho, 2021, p. 33). Ou seja, é a ausência de benefícios e de segurança futura ao trabalhador. A cooperativa pode ser um mecanismo de enfrentamento à informalidade a partir da união de pessoas com um propósito comum. Porém, na visão do representante da Coopernáutica:

Como é o nosso ideal né é a gente estar trabalhando cooperado, emitindo nota fiscal, para quem vai revender o nosso serviço, isso é o nosso ideal. Mas o que ocorre na realidade é o pinga-pinga do que dá de oportunidade, dentro da informalidade, vamos dizer assim, não existe aquele conceito de realmente de emitir nota fiscal, em ter o parceiro comprometido de ele comprar nosso passeio e a gente emitir nota fiscal para ele e ele também emite a nota fiscal para o turista.

Quando questionamos acerca da forma de remuneração dos associados o representante da ACONTUR respondeu que os guias e condutores recebem por diária (meio período e dia cheio) para visitação ao PNLM, porém, os demais passeios turísticos que são oferecidos pelas agências de turismo receptivo do município não incluem a presença desse profissional. Tal situação incorre em uma desvalorização desta categoria e um menor suporte ao visitante que conta somente com os outros profissionais (motoristas e pilotos), a depender do atrativo turístico. O representante da Coopernáutica informou que os pilotos recebem de acordo com o passeio turístico e levando em consideração o tamanho da embarcação.

Os representantes das cooperativas de transporte terrestre informaram que existe uma tabela de valores anuais que são definidos em reunião e deveria ser seguida por todos, porém, na prática existe um rebaixamento do valor ou por parte das agências que contratam os motoristas ou por parte desses mesmos profissionais. Interessante é a fala da representante da Cooptranstur:

Mas o problema é que não se valoriza, não valoriza os que está abaixo porque eu uma agência que vende barato ela não está valorizando o produto que é os lençóis, ela não está valorizando a cidade dela, não está valorizando o guia dela, ela não está valorizando o toyoteiro, são todos nativos, tudo se conhecem, tudo conhecem a mãe, tudo se viram crescer e ele tá sugando, é um ciclo vicioso sem fim e que está fora de controle, quanto maior o número, mas difícil fica de você controlar, então assim por isso que eu estou sem esperança, não dá para vender, quanto mais você abaixa maior é a chance de levar calote e achando que está fazendo um bom negócio, mas a cada dia você está baixando, pagando barato.

Tal prática de rebaixamento de valor se constitui em um desafio a ser enfrentado pelas cooperativas em questão tendo em vista que é interesse dos cooperados que todos recebam um preço justo, porém, muitos cooperados aceitam receber por parte do contratante um valor abaixo da tabela estabelecida, na tentativa de conseguir garantir o mínimo para a sobrevivência.

Indagamos se os entrevistados consideram precárias as condições de trabalho e os representantes dos segmentos de guias/condutores de visitantes e de pilotos afirmaram que as condições não são precárias, mas poderiam melhorar. Já os vinculados ao setor de transporte terrestre consideraram que a precariedade laboral existe pelo não apoio do poder público na melhoria dos acessos aos atrativos turísticos do PNLM.

Percebe-se uma visão limitada a respeito do que vem a ser a precariedade, estando atrelada basicamente ao dia a dia laboral, à ausência ou deficiência de uma estrutura apropriada nos espaços em que os trabalhadores de passeios e os turistas transitam, desde o deslocamento até o destino (atrativo turístico). No entanto, em uma visão macro as condições de trabalho dizem respeito não somente ao desempenho da atividade laboral em si, mas dos aspectos que envolvem questões como remuneração, jornadas de trabalho, segurança etc. “O trabalho precário pode ser entendido como aquele que leva o trabalhador a uma condição de vida precária, sendo, portanto, a ausência de segurança no emprego, no trabalho, na habitação, na doença, na incapacidade e na velhice” (Nogueira & Carvalho, 2021, p. 33). Ou seja, a precariedade laboral transcende fatores intrinsecamente atrelados ao campo de trabalho, refletindo na qualidade de vida do trabalhador como um todo.

Conclusões

Concluímos que o cooperativismo é um caminho positivo na busca pelo empoderamento e organização dos trabalhadores de modo a buscarem, em tese, uma alternativa ao capitalismo vigente, com novas possibilidades de trabalho, tendo em vista que o mercado não consegue absorver a todos dentro dos caminhos da formalidade.

Por outro lado, percebe-se que as políticas neoliberais contribuem para um Estado negligente no que diz respeito à garantia dos direitos aos trabalhadores. Desta forma, o poder público tem falhado nas suas operações técnicas e logísticas, o que tem interferido no trabalho cooperado dos sujeitos da pesquisa.

Podemos afirmar também que os trabalhadores do estudo são informais, tendo em vista que não contribuem para a previdência social como uma garantia futura. Além disso, a precariedade existe, ainda que não se reconheça na totalidade em função de alienação dos sujeitos, porém, existem iniciativas de resistência através das cooperativas, de modo a buscar melhorias por meio de capacitações e reivindicações.

Referências

- [1] Bardin, L. (2011). *Análise de conteúdo*. Lisboa, Portugal: Edições 70 (original publicado em 1977).
- [2] Bertucci, A., Lima, C., Tygel, D., Nagem, F., Amorim, R., de Souza, R. P., Kirsch, R., & Silva, S. (2010). *Economia solidária: outra economia a serviço da vida acontece*. CONIC.
- [3] Bianchi, R. V., & de Man, F. (2020). Tourism, Inclusive Growth and Decent Work: A Political Economy Critique. *Journal of Sustainable Tourism*, 29 (2-3), 353-371. <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1730862>
- [4] Carneiro, L. M. (2012, 31 de agosto). O Mundo do Trabalho: Cooperativas sobre a óptica marxista. *Conteúdo jurídico*. <https://www.conteudojuridico.com.br/consulta/Artigos/30492/o-mundo-do-trabalho-cooperativas-sobre-a-optica-marxista>
- [5] Carvalho, K. L. D. (2011). Economia solidária como estratégia de desenvolvimento: Uma análise crítica a partir das contribuições de Paul Singer e José Ricardo Tauile. *Anais do I Circuito de Debates Acadêmicos*. IPEA. <https://www.ipea.gov.br/code2011/chamada2011/pdf/area2/area2-artigo21.pdf>
- [6] Castro, F. G. de. (2022). Da precarização subjetiva à ditadura da forma: notas para uma psicologia crítica do Trabalho. Em F. G. de Castro & J. B. Ferreira, (Org.). *Neoliberalismo, trabalho e precariedade subjetiva* (pp. 19-39). Editora Fi.
- [7] Cresol (2024, 31 de julho). O que é cooperativismo: entenda esse modelo de negócio. <https://blog.cresol.com.br/o-que-e-cooperativismo/>
- [8] Coutinho, A. C. A., & Nóbrega, W. R. de M. (2019). Governança em destinações turísticas: desafios na sociedade moderna. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, 13(3), 55-70. <https://doi.org/10.7784/rbtur.v13i3.1543>
- [9] da Silva, K. T. P., & Ramiro, R. (2012). A experiência de incubação de cooperativas populares na cadeia produtiva do turismo no nordeste brasileiro. *Mercado de trabalho, conjuntura e análise*, 51, 67-76. https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3867/1/bmt51_completo.pdf
- [10] Escobar, A. (1995). *Encountering development: The Making and Unmaking of the Third World*. Student Edition.
- [11] Ferreira, J. B. (2022). A máquina do mundo neoliberal: capturas e resistências à precarização da subjetividade e da vida no trabalho. Em: F. G. de Castro & J. B. Ferreira (Org.). *Neoliberalismo, trabalho e precariedade subjetiva* (pp. 40-70). Editora Fi.
- [12] Gayo, G. M., & Izcara, C. (2023, 16 de fevereiro). Trabajo informal en turismo: invisible y esencial. Albasud. <https://www.albasud.org/noticia/es/1558/trabajo-informal-en-turismo-invisible-y-esencial>
- [13] Gibson-Graham, J.K. (2004). Surplus Possibilities: Postdevelopment and Community Economies. *Singapore Journal of Tropical Geography*, 26 (1), 4-26. <https://doi.org/10.1111/j.0129-7619.2005.00198.x>
- [14] Guerra, E. L. de A. (2014). *Manual Pesquisa Qualitativa*. Grupo Anima Educação.
- [15] Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (n.d.). *Cidades e estados*. Acesso em 13 de junho de 2023. <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/ma/barreirinhas.html>

- [16] Medeiros, V. C. F. A. (2011). *Turismo e economia solidária: uma análise nas cooperativas e associações de artesanato no roteiro Seridó norte rio grandense* [Dissertação Mestrado, Universidade Federal do Rio Grande do Norte]. <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/18491>
- [17] Ministério do Turismo (Mtur). (2021, 11 de novembro). Portaria Mtur nº 37 de novembro de 2021. *Estabelece as normas e condições a serem observadas no exercício da atividade de Guia de Turismo.* <https://www.gov.br/turismo/pt-br/centrais-de-conteudo-/publicacoes/atos-normativos-2/2021-1/portaria-mtur-no-37-de-11-de-novembro-de-2021>
- [18] Nogueira, M. O., & Carvalho, S. S. de. (2021). *Trabalho precário e informalidade: desprecarizando suas relações conceituais e esquemas analíticos* [Texto para discussão]. IPEA. <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10948>
- [19] Observatório do Turismo do Maranhão. (2012). *Plano Maior 2020* (relatório). https://turismo.ma.gov.br/uploads/setur/docs/4-PLANO-MAIOR-2020_Relat%C3%B3rio-Final.pdf
- [20] Prefeitura de Barreirinhas (n.d.). Dados do município. Acesso em 20 de junho de 2023. <https://www.barreirinhas.ma.gov.br/omunicipio.php#:~:text=Contam%20os%20mais%20antigos%20moradores,do%20s%C3%A9culo%20XVII%2C%20bem%20antes>
- [21] Presidência da República do Brasil. (1971, 16 de dezembro). Lei nº 5.764 de 1971. *Define a Política Nacional de Cooperativismo, institui o regime jurídico das sociedades cooperativas, e dá outras providências.* https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5764.htm
- [22] Presidência da República do Brasil. (1981, 2 de junho). Decreto Nº 86.060 de 1981. *Cria, no Estado do Maranhão, o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, com os limites que especifica e dá outras providências.* <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1980-1987/decreto-86060-2-junho-1981-435499-publicacaooriginal-1-pe.html>
- [23] Ramos, B. (2008). *História de Barreirinhas: Portal dos Lençóis Maranhenses*.
- [24] Rede Artesol (n.d.). RTECOOP- Cooperativa dos Artesãos dos Lençóis Maranhenses. Acesso em 04 de julho de 2023. <https://www.artesol.org.br/artecoop>
- [25] SEBRAE (2022, 23 de novembro). Cooperativas de turismo e lazer ajudam a preservar comunidades. Acesso em: 05 maio 2023. <https://sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/artigos/cooperativas-de-turismo-e-lazer-ajudam-a-preservar-comunidades,2db0638114b84810VgnVCM100000d701210aRCRD>
- [26] SEScoop, S. N. de A. do C. (2020). *Fundamentos do Cooperativismo*. 2. ed. SEScoop& OCB.
- [27] Sampaio, F., & Flores, M. (2002). Comércio ético e solidário e a agricultura familiar brasileira: um outro mercado é possível? Em C. L. França, (org.). *Comércio Ético e Solidário*. Fundação Friedrich Ebert / ILDES.
- [28] Singer, P. (2002). *Introdução à Economia Solidária*. Fundação Perseu Abramo.
- [29] Sistema da Organização das Cooperativas do Brasil (OBC). (n.d.). O que é cooperativismo? Acesso em: 05 maio 2023. <https://somoscooperativismo.coop.br/o-que-e-cooperativismo>
- [30] Velasco. M. (2016). Entre el poder y la racionalidad: gobierno del turismo, política turística, planificación turística y gestión pública del turismo. *Revista Pasos*, 14 (3), 577-594. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=88145925002>