

A GESTÃO DE RECURSOS DE USO COMUM EM COOPERATIVAS DE TRANSPORTE DE CARGA

João Gogola Neto

Mestrando em Gestão de Cooperativas – PPGCOOP - PUC/PR

joao.gogola@sistemaocepar.coop.br

Resumo

Identificar os recursos de uso comum em cooperativas de transporte de cargas, entender como eles são geridos e analisar se os cooperados contribuem de forma coletiva, ou se somente pretendem subtrair parte dos recursos disponíveis em seu único benefício, fazer uma breve reflexão sobre as linhas de pensamento da Tragédia dos Comuns, com a Teoria dos Comuns e entender como as instituições se envolvem na gestão do uso coletivo dos recursos de uso comuns. Estes são os pontos abordados neste estudo, as conclusões geradas permitem que novas cooperativas do ramo de transporte abreviem o tempo de solução de conflitos e possam se tornar mais eficientes e sustentáveis. Com a comprovação técnica científica da possibilidade de maximização de resultados ou ainda a criação da perenidade das sociedades cooperativa, entidades de representação podem investir em programas de formação, capacitação e conscientização do quadro social no uso coletivo dos recursos de uso comuns, também gera modelos e experiências de resolução de conflitos e instrumentos regradores para o determinado uso coletivo.

Palavras-chave: Cooperativas de transporte. Recursos de uso comum. Direito de Propriedade

Abstract

Identify the common use of resources in cargo transport unions, to understand how they are managed and examine whether the cooperative contribute collectively, or only wish to subtract part of the resources available in their sole benefit, to make a brief reflection on the lines of thought of the Tragedy of the Commons, with the common Theory and understand how the institutions are involved in the management of collective use of the common use of resources. These are the points addressed in this study, the findings generated allow new cooperatives branch transport abbreviate the time of conflict resolution and can become more efficient and sustainable. With the scientific technical proof of the possibility of maximizing returns and the creation of the sustainability of cooperative societies, representing entities may invest in training programs, training and awareness of membership in the collective use of common resource use also generates models and resolution of conflicts and experiences rules instruments for the given collective use.

Keywords: Transport cooperatives. Commons. Property right

1 INTRODUÇÃO

Desde o início da criação, o ser humano utiliza-se de recursos para prover suas necessidades básicas, sejam elas: alimentação, vestuário, moradia, entre outras, com a evolução dos tempos o termo “recursos” veio sendo estudado, conceituado e aprimorado. O conceito mais básico encontrado na literatura, refere-se ao recurso, como um meio para se alcançar o fim.

Mancur Olson (Olson, 1965), questionou a ideia de que membros de um grupo com interesses comuns atuam voluntariamente a fim de tentar promover os seus interesses, ele exceuiu os casos onde o número de participantes (indivíduos) fosse pequeno, ou ainda os casos de imposição / coerção, segundo seu pensamento membros de um grupo com objetivos comuns, não atuam voluntariamente para atingir objetivos do grupo, mesmo que o resultado fosse uma melhor qualidade de vida, Olson parte do pressuposto que ninguém, pode ser excluído do benefício de um bem coletivo produzido, mesmo que este individuo tenha pouco contribuído para a produção daquele determinado bem, desta forma ele aponta que seria impossível o grupo (coletivo), determinar a regulação dos bens coletivos, e sugere que a única solução seria através de regulação central, seja pelo estado ou por “privatização”.

Garrett Hardin, em 1968 desenvolveu um modelo paradigmático chamado de “tragedy of the commons” (Hardin, 1968), ou “tragédia dos (bens) comuns”, que discorre sobre a concepção de que os indivíduos defendem preferencialmente os seus próprios interesses e por consequência seria impossível a ação coletiva para regular o uso apropriado dos recursos de uso comum.

Contrariando estas linhas de pensamento, Elenir Ostrom (Ostrom, 1990), identificou casos de sucesso na gestão coletiva de bens comuns por grandes períodos e ainda explicou porque existem diferenças nos comportamentos dos indivíduos que participaram destes casos de sucesso com aqueles da base de estudos de Olson e Hardin, segundo ela tanto pequenos grupos locais e populações maiores possuem capacidade de criar necessárias e garantir o respeito dos envolvidos em relação ao uso de bens comuns. Fatores externos podem dificultar a permanência desses modos de uso coletivo. A partir de experiências de usos coletivos de bens comuns de longa duração, (Ostrom, 1990), identificou “princípios de instituições de sistemas duradouros” para explicar a persistência destes sistemas.(SCHMITZ, MOTA, & JÚNIOR, 2009).

A identificação dos fatores motivantes para a busca de soluções em comum, para uma possível melhora de produtividade mesmo que de longo prazo dependem de condições necessárias e favoráveis, dentre as quais ressaltam-se: a efetiva existência do interesse comum, que geralmente é econômica, a possibilidade de criar e gerir suas próprias regras para o uso dos bens comuns, claro conhecimento do recurso a ser regrado, ausência de uma autoridade que por si possa impedir o acesso ao recurso

pelo coletivo, efetiva definição da “instituição”, delimitando de forma clara o sistema de recursos e seus participantes, o acompanhamento e monitoramento periódico e penalidades e sanções aos participantes que descumprirem o regramento coletivo, com instrumentos de fácil solução de conflito

Na questão de uso de bens comuns, também não se pode deixar de lado o direito à propriedade que pode ser classificado em quatro regimes no âmbito em que são utilizados, a) o livre acesso; b) a propriedade privada; c) a propriedade comunal; e d) a propriedade estatal. (Feeny, Berkes, McCay, & Acheson, 1990), em geral recurso de propriedade comum pode ainda ser identificados através de duas características, a primeira diz respeito sobre a dificuldade ou impossibilidade de uso ou controle de acesso ao recurso e a segunda está mais ligada a subtração, ou seja, quanto mais um usuário se utilizar do recurso proporcionalmente impactará na prosperidade de uso do outro indivíduo.

A experiência empírica demonstra a dificuldade da aplicação pela reflexão teórica de Ostrom, porém plausível, constada pelo crescimento do sistema cooperativo de Transporte de cargas, onde fazer uso de recursos comuns principalmente dos classificados como propriedade privada e propriedade comunal.

Uma das premissas da economia neoclássica é que, sendo os mercados autorregulados sua eficiência só pode vir de mercados livres. Para isso, é necessário que todos os direitos de propriedade sejam claramente estabelecidos e plenamente garantidos. No entanto, para muitos bens na economia, esses direitos de propriedade não são facilmente estabelecidos e por isso mesmo, o mercado falha na provisão de tais bens. (Caldasso, Da Vinha, & Gutberlet, n.d.)

Criado pela Assembleia geral ordinária da OCB ¹no dia 30 de abril de 2002, o RAMO TRANSPORTES é o mais novo ramo do cooperativismo e é composto pelas cooperativas que atuam no transporte de cargas e passageiros. As cooperativas de transporte de cargas atuam através de frotas de seus cooperados, nos mais diversos segmentos de transporte e operam no Brasil e em âmbito internacional, e para a realização de suas operações, contam com um conjunto de recursos comuns que vão desde os pátios para parada dos veículos, áreas de lavagem e lubrificação, pátios de armazenagem até as sedes e escritórios que dão suporte à sua atividade.

Considerando que a cooperativa é uma sociedade de pessoas (*Lei Nº 5.764/71 de 16 de dezembro - Lei das Cooperativas, 1971*), de constituição simples (*Lei 10.406 de 10 de janeiro - Código Civil Brasileiro, 2002*) e que são constituídas para prestar serviços aos seus cooperados, torna-

¹ Organização das Cooperativas Brasileiras

se necessário o regramento do uso dos bens comuns, com o objetivo de se extrair ao máximo o resultado para a melhoria da qualidade de vida do quadro social.

Desta forma este artigo tem por objetivo apresentar a forma que o Ramo do Cooperativismo de Transporte gere seus recursos de uso comum e contraria os pensamentos de Hardim e Olson e ainda reforça o pensamento de Ostrom que sim é possível o individual atuar de forma coletiva pensando nos seus objetivos individuais.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 RECURSOS DE USO COMUM

A procura por vagas para estacionar caminhões dentro de um pátio limitado cedido pelo poder público, por terceiros, e ou adquirido pela cooperativa, demonstra a necessidade de uso de um determinado recurso pelo grupo coletivo, e ainda que possuam o mesmo objetivo (seja econômico ou não), todos tem o direito a este benefício, mesmo que em alguns momento não consiga usufruir devido ao uso por outro indivíduo da mesma categoria, ou ainda, se aproveitar de um poço artesiano para realizar a lavagem de sus veículos e implementos, mesmo quando este poço tem seu vazão limitada e corre a possibilidade do recurso utilizado, no caso a água, não estar mais disponível para o uso por outro cooperado que tem o mesmo direito, estes exemplos nos permitem conceber uma ideia do significado da expressão recursos comuns, seu emprego como categoria analítica é por demais complexo. Uma vez que não podemos excluir nenhum ator de seu consumo, os recursos comuns não podem ser considerados bens privados, mas também não podem ser considerados bens públicos, uma vez que se assim fossem, sua utilização por parte de um indivíduo seria indiferente à sua fruição em relação aos outros atores interessados. (SCHMITZ et al., 2009). Assim expostos, os recursos comuns apresentam características presentes em ambos os tipos de bens (públicos e privados), referindo-se a cada recurso, natural ou artificial, utilizado em comum por mais de um indivíduo, cujos processos de exclusão do uso de potenciais beneficiários são difíceis e apresentam custos sociais elevados, ainda que não sejam necessariamente impossíveis.(Ostrom, 1990; SCHMITZ et al., 2009)

Os recursos comuns podem ser classificados entre naturais, que são os bens presentes na natureza e os artificiais que são os bens produzidos pela tecnologia ou ainda pelo trabalho humano. Os naturais ainda são sub-classificados em renováveis e não renováveis, já os artificiais dependem dos fatores capital e trabalho para continuarem a fornecer seu objetivo. Mesmo se assemelhando a outros tipos de bens, os comuns diferenciam-se pelo conceito e público beneficiado. Para melhor entendimento aplica-se dois conceitos adicionais o de apropriadores e o de apropriação, que são

distintos da seguinte forma: o primeiro contempla o grupo de indivíduos que tem acesso aos recursos e o segundo trata da forma de uso (subtração) do recurso. Diante destas conceituações e classificações os recursos comuns podem ser identificados pelas seguintes características: a) são subtraíveis; b) são desfrutados coletivamente por um grupo de indivíduos e c) apresentam confins de difícil definição à luz dos esquemas institucionais existentes. (Ostrom, E.; Gardner, 1994),

A Teoria dos Comuns também classifica os bens em quatro categorias, que são obtidas por meio do cruzamento das variáveis, bens e apropriadores, a classificação pode ser verificada na tabela 01.

Tabela 01 Classificação geral dos bens

		Subtrabilidade	
		Baixa	Alta
Excludibilidade	Difícil	Bens Públicos	Recursos humanos
	Fácil	Bens de clube	Bens privados

Fonte: Adaptação de (Ostrom, E.; Gardner, 1994)

2.2 A GESTÃO DE RECURSOS DE USO COMUM

Várias acepções da noção de gestão têm em comum a ideia de uma ação coletiva voluntária, visando o controle do desenvolvimento do território, e isto de um ponto de vista simultaneamente espacial é ligado à exploração dos recursos naturais. (GODARD, 2002).

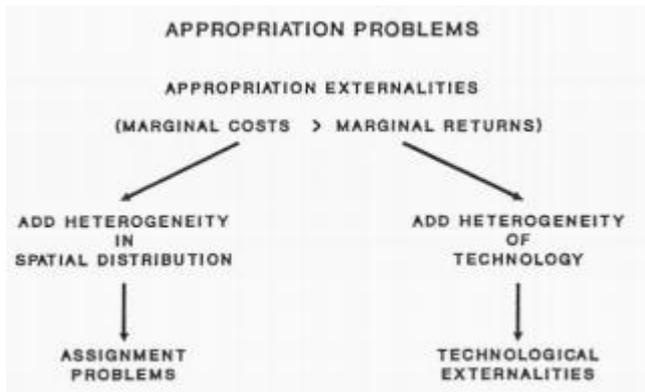
A atuação e imposições do estado e do mercado não necessariamente protegem os recursos comuns das ações míopes e egoístas de seus utilizadores. Também a solução “comunitária”, isto é, o desenvolvimento de instituições endógenas para gerenciar o comum, não se apresenta como uma alternativa definitiva ao confronto entre interesses individuais e bem-estar coletivo, expresso no dilema de Hardin. (Campos, 2006).

Ostrom evidenciou através de pesquisa empíricas que o indivíduo pode inovar e trazer maiores resultados quando ele aceita o conjunto de regras e tem o entendimento claro e objetivo sobre os problemas da apropriação no uso coletivo dos recursos comuns, nem todas as comunidades conseguem superar o custo de transação que transcorrem da utilização coletiva dos recursos comuns, e nestes casos as instituições criadas demonstram-se frágeis ou ineficientes, e se no caso envolver

uma personalidade jurídica poderíamos conceitua-la como inviável. Além dos benefícios de uso de recursos comuns deve-se também se atentar para questões regionais, culturais, sociais, físicas, indivíduos envolvidos (atores), critérios de avaliação, resultados e a ação propriamente dita.

A apropriação do “problema” pode ser melhor compreendido no framework apresentado na Figura 01.

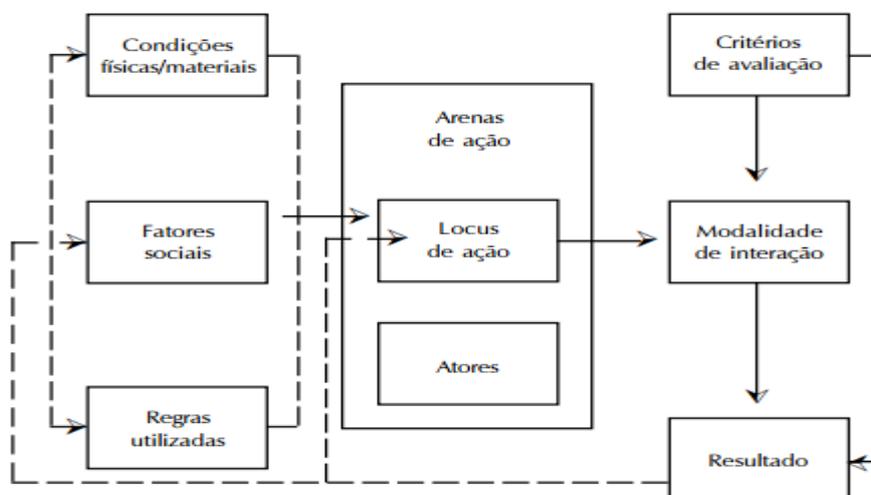
Figura 01 Framework de apropriação do problema



Fonte: (Ostrom, E.; Gardner, 1994)

Para fazer frente a esta questão e a outros problemas advindos da pesquisa empírica, a pesquisa sobre a gestão de recursos comuns utiliza um quadro conceitual coerente denominado Institutional Analysis and Development Framework (IAD framework) (Campos, 2006; McGinnis, 2011; Ostrom, 2011).

Figura 02 Institutional Analysis and Development Framework (IAD framework)



Fonte: Adaptação (Campos, 2006; Ostrom, 2011)

Apesar de não obedecerem de modo rígido a regularidades, alguns aspectos estão presentes no design e, embora não possam ser considerados especificamente normativos, caracterizam a estrutura institucional da gestão comunitária dos recursos comuns. (Campos, 2006; Ostrom, 1990)

1. Confins claramente definidos. Os confins físicos e ecológicos dos recursos comuns devem ser definidos com precisão, assim como os indivíduos de posse do direito de desfrutá-los. Por essa razão, faz-se necessário que sejam introduzidos mecanismos de exclusão de sua utilização e de determinação de um grupo de “proprietários”;
2. Compatibilidade das regras de desfrute e manutenção com as condições locais. As regras devem refletir os atributos específicos dos recursos, seja no que diz respeito à utilização (dimensões da retirada, tecnologias empregadas, restrições temporais, etc.), seja no que diz respeito à manutenção (tipo de trabalho necessário, material, etc.)
3. Disposições para a escolha coletiva. É importante que os indivíduos interessados na aplicação das regras operativas possam participar da elaboração das mesmas. Eles são os diretamente interessados na interação com os recursos e possuem o corpus de conhecimentos necessários para adaptar melhor as disposições às condições reais do sistema.
4. Monitoramento. Aqueles que controlam a obediência às regras devem ser responsáveis diante do grupo de usuários e fazer parte do próprio grupo. A responsabilidade diante do grupo é fundamental, uma vez que em sua ausência, o problema da supervisão só é equacionado fazendo referência a uma autoridade externa. Muitos dos recursos comuns geridos com sucesso estão estruturados de modo tal que seu uso (por exemplo, através do controle recíproco entre seus usuários) reduz quase a zero os custos relativos.
5. Sancionamento Progressivo. É necessária a existência de sanções, variáveis segundo a gravidade da violação, imputável ao transgressor por parte dos controladores e/ou por parte de outros membros do grupo. As sanções são indispensáveis para garantir a credibilidade do empenho e para manter o respeito às regras por parte dos usuários. A sua progressão é útil na distinção entre violação ocasional, mais ou menos involuntária, de leves impactos negativos ou que não provocam danos graves aos recursos e transgressões sistemáticas que podem causar sérios danos ou colocar em perigo as bases das relações de confiança e de reciprocidade entre os utilizadores.
6. Mecanismos de resolução de conflito. Uma vez que um certo grau de ambiguidade das regras é inevitável, a presença de qualquer tipo de mecanismo, apto a julgar com custos reduzidos que condutas constituem uma infração, é indispensável para evitar o nascimento de conflitos desagregadores dentro do grupo dos usuários.
7. Mínimo reconhecimento do direito de auto organizar-se. Não devem existir autoridades externas interessadas a negar ao grupo de usuários o direito de auto organizar-se. Devem, ao contrário, criar

as condições para que ofereçam uma legitimação oficial às regras estabelecidas.

8. Atividade organizada em diversos níveis. No caso de recursos vastos e complexos ou integrantes de um sistema mais amplo, é oportuno que todas as atividades ligadas ao desfrutamento, manutenção, monitoramento, sancionamento e à resolução de conflitos sejam estruturadas sobre níveis múltiplos e sucessivos, de modo que cada um problema possa ser afrontado na escala mais oportuna. Os diversos sistemas de regras deverão ser coerentes entre eles e, possivelmente, organizados com base em critérios de subsidiariedade. normativos, caracterizam a estrutura institucional da gestão comunitária dos recursos comuns (OSTROM, 1990, p. 88-102)

As instituições que atenderam os princípios mencionados demonstraram significativo sucesso na gestão dos recursos de uso comum.

2.3 SOCIEDADE COOPERATIVA E A RELAÇÃO COM O COOPERADO

Segundo a definição da Aliança Cooperativa Internacional (ACI), revisada na Assembleia Geral de 1995, uma cooperativa é uma associação autônoma de pessoas que se unem, voluntariamente, para satisfazer aspirações e necessidades econômicas, sociais e culturais comuns, por meio de uma empresa de propriedade coletiva e democraticamente gerida. (Presno, 2001). As cooperativas estão situadas entre as exigências do mercado e os princípios que as regem. Essa dualidade de funções em que atuam e prestam seus serviços aos cooperados de forma democrática e solidária tende a seguir os padrões da economia de escala e de concorrência, por isso, sua conceituação deve levar em conta não apenas o elemento associativo e solidário, mas também o elemento econômico e legal. (Delgado, n.d.), A sociedade cooperativa não é limitada a um segmento da sociedade, e é composta de parte homogêneas desconectas umas das outras, mas que pode ser funcional integrando formações e operações complexas para distribuição do trabalho. (Draheim, 1951).

Considerando-se estes posicionamento e definições não existe a possibilidade de se falar em cooperativa sem levar em consideração a atividade do sócio, pois estão implicitamente interligadas, a sociedade cooperativa é a extensão da atividade e poder do seu cooperado (longa manus), (Gogola Neto & Dissenha, 2016) cooperativas são a “síntese orgânica entre associação e empresa”, logo, estariam presentes o elemento associativo e o elemento econômico. (Fauquet, 1980). O paradoxo do conceito de cooperativa reside no momento onde o cooperado, a mesmo momento atua, como sócio, fornecedor e cliente, os membros individualizados sobrepõem-se ao capital. O Cooperado associa-se a cooperativa para utilizar os serviços da sociedade e não para a obtenção de um dividendo de capital, obviamente ele individualmente tem o objetivo da maximização do resultado econômico de sua atividade apropriando-se do resultado intermediário (resultado da cooperativa). (Panzutti, 2001).

2.4 COOPERATIVAS DE TRANSPORTE

A atividade do cooperativismo de transporte de cargas é regulamentado por resolução da Agência Nacional de Transporte Rodoviário de Cargas (ANTT), que regulamenta a Lei ordinária 11.442 (*Lei 11.442 de 05 de Janeiro - Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas, 2007*). A criação da categoria CTC (Cooperativas de Transporte de Cargas), (*Resolução Nº 4.799, de 27 de Julho - ANTT, 2015*), veio de encontro com o anseio do Ramo que foi constituído em 30 de abril de 2004, por meio da assembleia ordinária da Organização das cooperativas Brasileiras (OCB).

As cooperativas de transporte de cargas são constituídas por profissionais autônomos, que por necessidades mercadológicas, econômicas ou até mesmo de segurança, decidem se unir para que de forma conjunta gerenciem seu negócio e busquem alternativas para alcançar o mercado, que é altamente concorrido e disputado por empresas de grande porte até transportadores individuais autônomos.

As atividades desenvolvidas incluem a negociação do frete com o cliente (embarcador), emissão de documentos fiscais, carga e descarga, manutenção da frota, armazenagem de produtos, lavagem e descontaminação e aquisição de insumos em conjunto, para a realização desta gama de serviços as cooperativas buscam área e estruturas adequadas ao tamanho do seu quadro social, porém por diversas razões as cooperativas buscam a complementação da sua frota a terceiros, que acabam usufruindo da estrutura destinada ao quadro social.

3 ASPECTOS METODOLÓGICOS

Foi realizada pesquisa explicativa qualitativa, por meio de entrevistas em reuniões “in-loco” nas cooperativas e também em eventos como Fórum de dirigentes de cooperativas de transporte. A pesquisa teve como objetivo identificar quais são recursos de uso comum na atividade coletiva de transporte de cargas e como estes são geridos através de cooperativas.

Para o presente estudo foram selecionadas 05 (cinco) cooperativas da atividade de transporte de cargas, de forma indutiva, a fim de representar mais de 80% do volume de ingressos (faturamento), do ramo no estado do Paraná, os dados foram coletados entre os meses de junho e agosto do ano de 2016.

Os dados secundários, como volume de ingresso e resultados das cooperativas foram buscados através do banco de dados da Gerência de Desenvolvimento e Autogestão do Sistema Ocepar.

4 ANÁLISE DOS RESULTADOS

Os dados levantados por meio da pesquisa demonstrou forma diferentes na gestão de recursos de uso comum entre as cinco cooperativas. Como fator inicial descreveremos a seguir a relação dos principais (nove) recursos indicados como de uso comum dentro da atividade de transporte.

- a) Pátio de estacionamento;
 - a. Do poder público → Porto
 - b. De propriedade da Cooperativa;
- b) Área de lavagem e lubrificação;
- c) Água (poços artesianos);
- d) Área social (recreação e lazer);
- e) Posto de abastecimento;
- f) Sede administrativa;
- g) Sede operacional;
- h) Oficina de manutenção;
- i) Quadro de funcionários;

Na Tabela 02, é apresentada a classificação destes recursos de uso comum, foi utilizada a metodologia da teoria dos comuns. (Ostrom, E.; Gardner, 1994)

Tabela 02 Classificação dos recursos de uso comum nas cooperativas de transporte

		Subtrabilidade	
		Baixa	Alta
Excludibilidade	Difícil	a) a. Pátio de estacionamentos (Poder Público) c) água - poços artesianos	i) quadro de funcionários
	Fácil	d) área social - recreação e lazer	a) b. Pátio de estacionamentos (Cooperativa) b) área de lavagem e lubrificação; e) Postos de abastecimento; f) sede administrativa; g) Sede operacional; h) Oficina de manutenção

Fonte: Autor

A principal característica de diferença da gestão de recursos de uso comum, em cooperativas do ramo de transporte de cargas, foi verificada na forma e propriedade do recurso, por exemplo o pátio de estacionamento de veículos, entrevistamos dirigentes de cooperativas que possuem este pátio público (cedido pelo estado) e privado (de propriedade da cooperativa), restou evidente que o público

necessitava de muito mais regras do que aquele de propriedade privada, infere-se que esta situação decorre da metodologia descrita como Teoria dos Comuns (Ostrom, E.; Gardner, 1994), onde o nível de exclusão de acesso é mais fácil nos recursos de propriedade privada, e portanto é necessário menos regra visto que o usuário poderá com maior facilidade perder acesso ao recurso.

Nos recursos de fácil excludibilidade nota-se o uso de forma mais consciente e coletiva, ou seja, o indivíduo “coopera” (age de forma coletiva), buscando seus resultados individuais, mas contribui para o coletivo. Ressalta-se que na interpretação do resultado da pesquisa sempre foi levada em consideração o acesso ao recurso pelo indivíduo, independente da sua contribuição.

Outro fator que chamou atenção foi a percepção dos dirigentes que o quadro laboral (funcionários) constitui um recurso de uso comum, e que se um cooperado usar mais deste recurso acaba prejudicando a disponibilidade para outro. O uso de recursos naturais como a água, além de trazer a preocupação para disponibilidade de outro cooperado, também trouxe à tona a consciência ambiental do indivíduo.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pelas necessidades de mercado e economia, na última década diversas cooperativas de transporte foram constituídas no estado do Paraná, esta ação foi desenvolvida com o objetivo de viabilizar ou melhorar a atividade específica do transportador autônomo (melhora de renda), mas de forma inversa a que operava anteriormente, este transportador teve que se sujeitar a trabalhar e contribuir em prol do coletivo, muitas vezes dividindo um certo espaço físico ou ainda contribuindo na atividade de um indivíduo que antes era seu concorrente.

A percepção de propriedade é fundamental para um bom uso de recursos de uso comum, pois aquilo que é entendido de “todos”, que não tem dono e que não existe regra para usar acaba por se tornar escasso, mal-usado e dependendo da sua natureza deixa de existir.

O regramento de uso do bem comum não deve ter somente caráter punitivo, mas sim de criação de consciência para sustentabilidade, mas também se torna fundamental que as regras e sanções sejam definidas pelo conjunto e não por um ente autoritário seja ele estatal ou não, além do sentimento de pertencimento também deve aflorar o sentimento de contribuição, que geralmente é medido pelo resultado obtido.

Em relação as instituições (cooperativas), o conjunto de regras é relativamente pequeno, mas suficiente para normatizar o uso e o acesso aos recursos de uso comum, não existem multas financeiras (sanção pecuniária), pois a sanção moral junto ao quadro social tem mais impacto, ou

seja, muitas vezes um indivíduo que faz mal-uso do recurso de uso comum, acaba sendo cobrado antes pelos outros cooperados do que a aplicação das regras definidas na instituição.

Desta forma conclui-se que o indivíduo pode agir em prol do coletivo, no uso de recursos comuns, mas deve-se levar em consideração a situação regional, nível cultural e propriedade, para se elaborar um regramento consciente e sustentável.

Referências

Caldasso, L. P., Da Vinha, V., & Gutberlet, J. (n.d.). Direitos de propriedade comum: uma abordagem metodológica para reservas marinhas extrativistas no Brasil.

Campos, M. (2006). Nem Leviatã, nem privatização: novos desenvolvimentos para a teoria dos recursos comuns. *REVISTA CIENTÍFICA DA FAMINAS*, 2.

Delgado, B. S. (n.d.). AS SOCIEDADES COOPERATIVAS E SEU REGIME JURÍDICO NO ESTADO DEMOCRÁTICO DE DIREITO. Retrieved from <http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=7cca4a9404acc524>

Draheim, G. (1951). *Doppelnatur der Genossenschaft*.

Fauquet, G. (1980). *O sector cooperativo: ensaio sobre o lugar do homem nas instituições cooperativas e destas na economia*. (L. Horizontes, Ed.). Lisboa.

Feeny, D., Berkes, F., McCay, B. J., & Acheson, J. M. (1990). The Tragedy of the Commons: Twenty-two years later. *Human Ecology*, 18(1), 1–19. <http://doi.org/10.1007/BF00889070>

GODARD, O. (2002). *A gestão integrada dos recursos naturais e do meio ambiente: conceitos, instituições e desafios de legitimação* (3rd ed.). São Paulo: Cortez.

Gogola Neto, J., & Dissenha, L. A. (2016). A legalidade do ingresso de pessoas jurídicas em sociedades cooperativas de transporte de cargas. Curitiba/PR.

Hardin, G. (1968). The tragedy of the commons. *Science*, 162(3859), 1243–1248. <http://doi.org/10.1126/science.162.3859.1243>

Lei 10.406 de 10 de janeiro - Código Civil Brasileiro (2002). Brasil. Retrieved from http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/110406.htm

- Lei 11.442 de 05 de Janeiro - Dispõe sobre o transporte rodoviário de cargas (2007). Brasil. Retrieved from http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/111442.htm
- Lei Nº 5.764/71 de 16 de dezembro - Lei das Cooperativas (1971). Brasil. [http://doi.org/Diário Oficial da União 16/12/1971](http://doi.org/Diário%20Oficial%20da%20União%2016/12/1971)
- McGinnis, M. D. (2011). An Introduction to IAD and the Language of the Ostrom Workshop: A Simple Guide to a Complex Framework. *Policy Studies Journal*, 39(1), 169–183. <http://doi.org/10.1111/j.1541-0072.2010.00401.x>
- Olson, M. (1965). *THE LOGIC OF COLLECTIVE ACTION: Public Goods and the Theory of Groups*. London: Department of Economics of Harvard University.
- Ostrom, E.; Gardner, R. and W. J. (1994). *Rules, Games, & Common-pool resources. Rules, Games, & Common-pool resources*.
- Ostrom, E. (1990). Governing the commons: The evolution of institutions for collective action. *Land Economics*. <http://doi.org/10.2307/133271>
- Ostrom, E. (2011). Background on the Institutional Analysis and Development Framework. *Policy Studies Journal*, 39(1), 7–27. <http://doi.org/10.1111/j.1541-0072.2010.00394.x>
- Panzutti, R. (2001). Contribuição para teoria cooperativista. In *Encontro de Pesquisadores Latino-Americanos* (pp. 10–20). Buenos Aires.
- Presno, N. (2001). As cooperativas e os desafios da competitividade. *Estudos Sociedade E Agricultura*, 119–144.
- Resolução Nº 4.799, de 27 de Julho - ANTT, Pub. L. No. Diário Oficial da união 30/07/2015 (2015). Brasil: Agência Nacional de Transportes Terrestres.
- SCHMITZ, H., MOTA, D. M. da, & JÚNIOR, J. F. da S. (2009). Gestão coletiva de bens comuns no extrativismo da mangaba no nordeste do Brasil. *Ambiente & Sociedade*, XII, n. 2.