

FORMAÇÃO DE RECURSOS HUMANOS NO SETOR DE TRANSPORTES : REFLEXÕES E PROPOSTAS PARA POLÍTICAS PÚBLICAS DE EDUCAÇÃO PROFISSIONAL

Mauro Soares Tavares

Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística – CENTRAL
Escola Técnica Estadual de Transportes Silva Freire

José Luiz Lopes Teixeira Filho

Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística – CENTRAL
Escola Técnica Estadual de Transportes Silva Freire

RESUMO

As deficiências na capacitação profissional podem gerar a utilização inadequada de recursos técnicos e financeiros, a elevação dos custos operacionais afetando a qualidade dos serviços ofertados, notadamente no setor de transportes. Por outro lado, o atual sistema de formação no setor, privilegia principalmente a pós-graduação, em níveis de mestrado e doutorado, existindo hoje uma enorme lacuna no segmento de educação profissional para atuação no setor de transportes. O trabalho objetiva contribuir com reflexões e propostas aos formuladores de políticas públicas do setor de transportes e com o estado de conhecimento a respeito da educação profissional.

ABSTRACT

Deficiency in professional education could have as a result an inadequate utilisation of both technical and financial resources, specially in transportation sector. In this sector the main objective of professional educational system is focused in post-graduate courses as doctorate and master degrees. Therefore the aim of this paper is to contribute with some reflections and proposals to public transportation policy makers and to show a framework of this matter in Brazil.

1. INTRODUÇÃO

O atendimento as demandas dos fluxos de deslocamentos de bens e pessoas, em função da variação dos seus níveis de eficiência e eficácia, pode transformar o setor de transportes em agente indutor do desenvolvimento ou, inversamente, em elemento de impedância ao desenvolvimento econômico e social.

A rapidez das transformações da economia e do desenvolvimento tecnológico, demandam recursos humanos qualificados adequadamente. No setor de transportes, deficiências na capacitação tendem a acarretar sub-utilização de recursos, refletindo-se na qualidade dos serviços ofertados e nos custos operacionais (Tavares *et alli*, 2001). Fortes (1996) associa o aumento da produtividade e a melhoria dos serviços, a reflexos diretos em custos e, consequentemente nas tarifas.

Nesse sentido, uma das mais importantes ações consiste no aperfeiçoamento do processo de capacitação dos recursos humanos, em um processo desejado e interativo entre o poder público e a iniciativa privada.

Entretanto, é sabido que o tradicional sistema de formação profissional no setor de transportes em todo o País, privilegia principalmente a pós-graduação, em níveis de mestrado e doutorado. Existe hoje uma enorme lacuna no segmento de educação profissional para atuação no setor de transportes, ditada pela quase completa inexistência em âmbito nacional, de cursos que contemplem esses níveis de formação. Essa situação é de certa forma corroborada por IPEA/ANTP (1998), quando sugere que ações de ensino precisam ser apoiadas, principalmente com a criação de cursos de nível médio para o setor de transportes.

As poucas ofertas de cursos nesse segmento de ensino, de um modo geral, são multifacetadas, com sobreposição de funções e dispersão de esforços e recursos e são implementadas de forma desarticulada do setor produtivo e das políticas de trabalho e geração de renda.

Como metodologia para a análise de políticas públicas adotou-se o roteiro elaborado por Vasconcellos (1999) e que sugere a investigação de 02 tópicos fundamentais : inicialmente o processo de formação da questão geradora da política, como problema merecedor da intervenção do Estado e, em um segundo momento, o chamado perfil da intervenção, ou seja, o conjunto de características básicas de ações desencadeadas que permitam identificar a estrutura e o movimento da política no tempo com suas implicações sociais, políticas e econômicas.

A partir do modelo de análise de política pública proposto, e com a incorporação dos aspectos teóricos sobre educação profissional no setor de transportes, foram elaboradas as contribuições consideradas relevantes para os tomadores de decisão e formuladores de políticas públicas para o setor. Foi incorporada ainda, de acordo com Brasileiro (1997), a importância de se considerar a complexidade do setor de transportes, a multiplicidade de atores envolvidos na cadeia de produção de serviços e a sua interdisciplinaridade.

2. ARCABOUÇO LEGAL DA EDUCAÇÃO PROFISSIONAL

O Brasil tem convivido com legislações educacionais contraditórias no seu processo de formulação. A Lei da Reforma Universitária, por exemplo, antecedeu a Lei da Reforma do Ensino de 1º e 2º graus, propiciando que uma reforma da educação começasse pelo ensino superior, invertendo a lógica de um ordenamento técnico e jurídico. Carneiro (2002) associa esse contexto, a um período de governo discricionário com as liberdades civis e a um quadro de asfixia política que empurrava as universidades para uma situação de confronto com o poder estabelecido, propiciando então, a “intervenção” através da Lei da Reforma Universitária.

Ao avaliar a implantação do ensino profissionalizante no 2º grau Mendes (2000) afirma que ela teve um duplo objetivo : como função manifesta, de atender ao mercado de trabalho, de ser capaz de absorver os profissionais com uma qualificação técnica conquistada no nível médio, e como função não-manifesta de favorecer uma política de contenção de matrículas no ensino superior. Entendia, “que se o ensino médio passasse a ter conteúdo profissional, as universidades estariam livres de ter de fazer grandes investimentos para o atendimento da demanda por vagas”.

Cunha (1975) também tinha o entendimento de que o ensino profissionalizante teria sido efetivamente concebido para desviar das faculdades e universidades uma parcela de potenciais candidatos e que diante da acelerada expansão da demanda pelo ensino superior, seria necessário diminuir o número de candidatos a esse segmento. Uma alternativa seria formar profissionais no nível médio.

Em relação a atual Lei das Diretrizes e Bases da Educação Profissional - LDB aprovada em 1996, Grossi (1999) a enxerga como a responsável pela diminuição das responsabilidades do Estado com relação à educação. Já Saviani (1997), entende a LDB como um documento legal

em sintonia com a orientação política dominante e que por ser um texto inócuo e genérico, deixa o caminho livre para a apresentação e a aprovação de reformas pontuais e localizadas.

A educação profissional entretanto, sempre foi uma questão complexa no Brasil. Ora desvinculada do ensino de caráter geral, ora integrada ou ainda facultativa, esse segmento de ensino acaba por refletir as opções de uma sociedade marcada por desigualdades sociais, em que boa parte de sua população jovem deixa a escola antes de ter completado o ensino fundamental. Para a parte da população que tenta completar o ensino secundário, a principal alternativa com vistas à inserção no mercado de trabalho tem sido a via profissionalizante.

A baixa média de escolaridade do trabalhador brasileiro, mais de 1/3 da População Economicamente Ativa - PEA tem menos de quatro anos de estudos (Fausto *et alli*, 2001) e o expressivo contingente de analfabetos – 15,6% (IBGE, 2001), são o cenário em que se inserem a atual LDB e o Decreto 2.208/97 que a regulamenta.

Esse Decreto, de acordo com Küenzer (1997), constituiu-se de uma síntese de duas concepções distintas de educação profissional gestadas no MEC (Ministério da Educação) e no MTE (Ministério do Trabalho e Emprego), com forte predominância do projeto do MEC.

A vertente MEC tem sido analisada por autores como Torres (2000), Pinheiro (1999), Frigotto (1998), Moraes (1998), Militão (1998), Küenzer (1997), como uma expressão da conduta neoliberal na atuação do Estado brasileiro nessa última década, implementando um conjunto de reformas estruturais financiadas pelo Banco Mundial e pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e em conformidade com o Fundo Monetário Internacional (FMI).

A partir do Decreto 2.208/97, a educação profissional passou a ser financiada principalmente pelos recursos do FAT (Fundo de Amparo ao Trabalhador), ligado ao MTE e de agências financiadoras internacionais, com recursos gerenciados pelo MEC.

A atual LDB enquanto instrumento legal, entre outras providências, estabelece os princípios e fins da educação nacional, organiza os níveis e as modalidades de ensino desde a educação infantil até a profissional e o ensino superior, definindo ainda, as obrigações do poder público no tocante aos investimentos em educação em todas as suas esferas (municipal, estadual e federal). No aspecto da educação profissional tem como característica a separação do ensino técnico-profissional do ensino regular, tratando-o como complementar à educação de caráter geral.

De acordo com a legislação em vigor, o termo Educação Profissional se aplica a somente três níveis de ensino :

- **BÁSICO** : Destinado à qualificação, requalificação e reprofissionalização de trabalhadores, independente de escolaridade prévia. É uma modalidade de educação não-formal, livre de regulamentação curricular e de duração variável, conferindo ao final certificado de qualificação profissional;
- **TÉCNICO** : Destinado a proporcionar habilitação profissional a alunos matriculados ou egressos do ensino médio, devendo ser ministrado na forma estabelecido pela legislação. Tem organização curricular própria e independente do ensino médio, podendo ser oferecido de forma concomitante ou sequencial à este, conferindo ao final o diploma de técnico de nível médio;

- **TECNOLÓGICO** : Corresponde a educação profissional de nível superior em área tecnológica, abrangendo setores especializados, sendo destinado a egressos do ensino médio e técnico. Seus currículos são constituídos a partir de normas específicas, conferindo diploma de tecnólogo.

Mendes (2000) entende como objetivos das atuais diretrizes para a educação, o investimento na educação básica e ao mesmo tempo, a diversificação e a ampliação da oferta de educação profissional. Considera ainda, que como o aumento da taxa de escolarização superior pública demandaria um grande esforço de investimentos, o governo apresenta como alternativa, a estruturação de uma educação profissional de nível técnico.

Entretanto, os grandes desafios que se colocam para essa política de “valorização” do nível técnico preceituada na LDB, são os recursos financeiros necessários para as ações que demandam instalações e equipamentos apropriados, professores especializados, atualização constante do corpo docente das escolas técnicas, pesquisas que permitam adequar continuamente o tipo e o conteúdo dos cursos às necessidades do mercado, enfim, custos elevados para a criação e manutenção de cursos técnicos que almejam atender as necessidades qualitativas e quantitativas dos setores produtivos (Tavares, 2003).

3. POLÍTICAS PÚBLICAS DE EDUCAÇÃO PROFISSIONAL

Vasconcellos (1999) afirma que as decisões das políticas públicas, em contextos políticos como o brasileiro, são tomadas por elites dirigentes dentro e fora do Estado, apoiadas pelo conjunto de intelectuais que traduzem e difundem a ideologia dominante, dando-lhe sustentação teórica. Define ainda política pública como um conjunto de ações efetuadas pelo Estado com o objetivo de alterar o curso ou o estado presente de um problema específico. Essas ações pressupõem um nível mínimo de planejamento e vontade política de quem as executa, sendo desencadeadas dentro de um contexto econômico, social e político.

Já a análise de políticas públicas é definida por Vasconcellos (2001) como “um esforço intelectual para se chegar a uma construção abstrata do que se poderia chamar de reconstrução da política. O analista trabalha com uma série de informações e dados, que são agregados à procura de uma imagem abstrata do que aconteceu e por quais motivos, não existindo uma representação concreta do que aconteceu mas apenas uma apreciação subjetiva dos caminhos e condicionantes mais prováveis da política analisada”.

Nessa linha deve-se identificar historicamente o momento em que a educação profissional se transforma em “questão”, identificando ainda, seus contornos sociais e políticos. De acordo com Oszlac e O'Donnell (1976), “questões” são assuntos socialmente problematizados, a partir do momento em que classes, frações de classes e grupos creem que se deve “fazer alguma coisa”. Vasconcellos (1999) entende que existindo uma história da “questão”, é possível então investigá-la, para verificar como ela surgiu e como se difundiu a idéia de que é preciso intervir, o que envolve investigar também quais forças políticas participaram dessa decisão e quais foram os seus recursos e estratégias relativas, dentro de um contexto global.

É inegável que a modernização produtiva tem levado a enxugamento de postos de trabalho. Várias políticas buscando contrabalançar o número de desempregados têm sido implementadas nos países desenvolvidos : redução da jornada de trabalho e de salários, incentivos para que os jovens permaneçam mais tempo nas escolas, além de alterações na

legislação trabalhista com a finalidade de aumentar o incentivo ao emprego. Nos países em desenvolvimento esse processo apresenta características diferentes : a modernização produtiva é um fenômeno bem recente, as relações de trabalho são mais frágeis, a força de trabalho apresenta baixos níveis de instrução e a incapacidade do setor formal de gerar empregos tem sido compensada pelo aumento contínuo do trabalho informal.

O baixo grau de instrução entretanto, acaba sendo o fator predominante para que o trabalhador se torne dependente de um determinado posto de trabalho, em um contexto em que seu conhecimento é limitado ao exercício das tarefas, diminuindo assim as oportunidades de crescimento e formação ao longo de sua vida profissional.

Gentili (1996) destaca o ideário que molda as novas formas de pensar a educação, fazendo com que certos conceitos se tornem consensos mais ou menos inquestionáveis, dando à educação um tratamento de investimento, cujo retorno deve ser medido em termos exclusivamente econômicos.

Ainda segundo Gentili (1996), a desintegração do caráter de direito da educação e o consenso em torno de sua mercantilização se constroem a partir de duas estratégias discursivas : o discurso da qualidade e a articulação entre os universos educacionais e do trabalho. Pinheiro (1999) entende que o discurso sobre a qualidade insere-se no quadro de uma das estratégias centrais do pensamento neoliberal : a transformação das questões políticas e sociais em questões técnicas. Nesse sentido, os problemas políticos educacionais (repetência, evasão, falta de recursos, entre outros problemas) são tratados como problemas técnicos relativos a eficiência da gerência e simplesmente solucionáveis ao nível de reformas na administração da escola e de mudanças curriculares e pedagógicas.

A educação profissional como está proposta hoje, tem a função de preparar os indivíduos para um mercado de trabalho competitivo, onde os indivíduos são os responsáveis pela sua inserção e manutenção em um universo profissional excludente e sujeito a mudanças estruturais, numa clara ausência de responsabilidade social do governo. Seu financiamento passou a ser feito principalmente com recurso do FAT (Fundo de Amparo ao Trabalhador), ligado ao MTE e de agências financeiras internacionais, com recursos gerenciados pelo MEC.

No caso específico das políticas educacionais, o Estado tem adotado uma racionalidade administrativa e econômica em nome de compromissos assumidos com as agências internacionais, e tem voltado sua atuação para a rentabilidade do sistema educacional, procurando maximizar a relação custo-benefício e diminuir os gastos sociais da educação, mediante a valorização da rede privada e a implementação de mecanismos de mercado como estratégias preferenciais para melhoria do sistema público de ensino (Pinheiro, 1999).

Comentando a respeito das influências dos organismos internacionais na política educacional e suas diretrizes e estratégias, Pinheiro (1999) e Küenzer (1997) revelam a existência de um duplo processo que envolve o afastamento do MEC de suas competências precípuas, com atribuição de gerenciamento e controle de uma educação profissional, regida pela lógica do mercado e realizada nos moldes empresariais.

O MEC gerencia hoje, entre outros projetos, o Programa de Expansão da Educação Profissional (PROEP), criado em 1997 em parceria com o MTE, através do FAT e que dispõe

de US\$ 500 milhões, dos quais US\$ 250 milhões são empréstimo do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) com igual contrapartida do governo brasileiro (MEC, 1997).

Em contrapartida, as propostas de políticas de educação profissional elaboradas pela SEFOR (Secretaria de Formação e Desenvolvimento Profissional)/MTE, utilizam a estratégia de articulação de vários agentes e atores, orientadas pela premissa de políticas públicas com bases participativas, descentralizadas e em parcerias com a sociedade civil.

Leite (1996) entende o papel do MTE como o de implementador de uma política pública de emprego, com seguro-desemprego, intermediação de mão-de-obra e qualificação profissional integrados, tendo a educação profissional como eixo central.

Para o desenvolvimento de estratégias e ações, a SEFOR/MTE elabora programas e projetos através do Plano Nacional de Qualificação do Trabalhador (PLANFOR), que é um dos mecanismos da Política Pública de Trabalho e Renda (PPTR) no âmbito do FAT.

O PLANFOR tem como objetivo construir gradativamente uma oferta de educação profissional permanente, no âmbito da PPTR, de modo a qualificar ou requalificar a cada ano pelo menos 20% da PEA. Segundo dados do IBGE (IBGE, 2001), a PEA brasileira corresponde a aproximadamente 83 milhões de trabalhadores e o atendimento ao objetivo proposto implicaria em garantir educação profissional a cerca de 17 milhões de trabalhadores/ano. Carneiro (2002) estima que o Brasil oferece cerca de 7 milhões de matrículas/ano nessa modalidade de ensino, enquanto que suas necessidades efetivas são quase pelo menos duas vezes e meia esse número.

Observa-se entretanto, que a expansão da educação profissional tem se desenvolvido de forma fragmentada, principalmente pela falta de um órgão articulador que defina as estratégias de atendimento às diversas demandas por qualificação e que também articule e direcione ações e esforços desse segmento de ensino a partir de um planejamento estratégico.

Hoje existe uma oferta de cursos multifacetados de escolas pertencentes às redes pública e privada, entidades comunitárias e iniciativas não-formais. Como exemplo, a situação do Estado do Rio de Janeiro onde, somente no âmbito da rede pública estadual, atuam 08 Secretarias na educação profissional, cada uma com diretrizes e objetivos distintos e normas próprias, em um processo de dispersão de esforços e recursos, sem um órgão que efetivamente exerça o papel de articulador contínuo entre esses agentes.

“O Estado no capitalismo periférico é extremamente heterogêneo e fracionado, atuando, no caso de políticas públicas, através de uma série de agências, de naturezas diferentes, com recursos diferentes e graus diferentes de autonomia. Representa na realidade, uma cristalização de interesses de vários grupos e camadas, inclusive os interesses da própria burocracia que a compõe e sua ação é plena de divergências, desencontros e contradições, sendo um erro, conforme salientam Osłak e O'Donnell (1976), buscar a causa das inconsistências de sua ação em supostos erros técnico de implementação : a inconsistência é antes uma função da própria heterogeneidade do Estado” (Vasconcellos, 1999).

4. O SETOR DE TRANSPORTES E A CAPACITAÇÃO TECNOLÓGICA

O transporte público de passageiros sempre movimentou grandes contingentes populacionais, principalmente pela regularidade dos serviços, valor das tarifas e acessibilidade oferecida. Entretanto, ao longo dos últimos anos, as alterações da demanda, o crescimento do transporte individual, o surgimento do transporte informal, entre outros fatores, provocaram dificuldades à manutenção e à expansão desse serviço (COPPEAD/CNT, 2002).

A população hoje tem convivido com graves problemas de transporte e de qualidade de vida, associados principalmente à queda de sua mobilidade e acessibilidade, degradação das condições ambientais, congestionamentos crônicos, altos índices de acidentes, entre outros fatores.

As nossas cidades foram e continuam sendo adaptadas para o uso eficiente do automóvel, através da ampliação do sistema viário e da utilização de técnicas de garantia de boas condições de fluidez, drenando assim recursos para o atendimento dessas necessidades. Em contrapartida os sistemas de transporte público permaneceram insuficientes para atender a demanda crescente, tendo vivenciado crises cíclicas ligadas principalmente à incompatibilidade entre custos, tarifas e receitas, deficiências na gestão e operação e às dificuldades de se tornar prioridade efetiva (ANTP, 1997).

A falta de transporte público de qualidade acaba por estimular o uso do transporte individual, aumentando os níveis de congestionamento e poluição e estimulando a médio prazo, a expansão urbana e a dispersão de atividades. Por outro lado, a elevada concentração da população urbana sem uma correspondente política de transportes públicos, é uma das principais causas das crises de mobilidade e acessibilidade que acometem nossas cidades.

Como decorrência desse contexto uma das externalidades negativas do setor de transportes mais visíveis e de maior impacto está relacionada aos congestionamentos urbanos. COPPEAD/CNT (2002) estima que cada hora diária em congestionamentos em uma vida laboral de 35 anos corresponde a 01 ano de vida perdida no congestionamento, enquanto que o tempo gasto no percurso casa-trabalho está diretamente relacionado com a produtividade.

O setor de transporte de cargas também enfrenta graves problemas estruturais que vêm comprometendo o crescimento econômico e social do país. Desperdícios em função de acidentes, roubos de cargas, ineficiências operacionais, uso inadequado dos modais, deficiências de regulação são alguns desses problemas.

Entretanto, “recursos tecnológicos, financeiros e equipamentos sofisticados trazem poucos benefícios para um setor se os recursos humanos não forem devidamente preparados” (Fernandes *et alli*, 2001).

As demandas por tecnologias mais elevadas esbarram nas deficiências na capacitação técnica. Yamashita *et alli* (1999) afirmam que as organizações devem se estruturar para continuamente melhorar sua capacidade de absorver tecnologias e de oferecer oportunidades de aprendizagem ao seu capital intelectual, que passa a ser mais importante e diferenciador do que o capital físico ou financeiro.

O que se observa hoje é que a formação no setor de transportes não tem sido reconhecida como vital para a melhoria da qualidade do serviço e diminuição dos custos dos serviços de transportes, tanto de passageiros quanto de cargas. O setor de transportes não pode “se furtar de implementar uma ação reestruturadora de capacitação, tanto por ser insumo do processo produtivo, como por ser um processo produtivo por si mesmo” (Andrade, 1995).

Nesse sentido, uma das mais importantes ações consiste no aperfeiçoamento do processo de capacitação dos seus recursos humanos, quer seja a nível do poder público, quer seja a nível da iniciativa privada.

“É impossível entretanto, deixar de destacar a complexidade envolvida no atrelamento da educação profissional às necessidades do sistema produtivo. Uma estrutura heterogênea como a brasileira, não gera demandas idênticas para a educação profissional de todo o país ou de todos os setores econômicos” (Pinheiro, 1999).

A educação profissional no setor de transportes requer que além dos aspectos de especialidades produtivas, sejam abordados com intensidade os aspectos sistêmicos e as relações do transporte com a sociedade. Um profissional de transportes do nível médio deve ter na sua formação, uma boa base matemática e de informática e ênfase nas questões relativas à ética e à cidadania que se refletirão no atendimento ao cliente. A maioria dos profissionais que atuam hoje nos níveis técnico de operação e planejamento de transportes, adquiriu os conhecimentos específicos com a prática diária de suas atividades. Essa forma de aprendizado acaba por restringir os conhecimentos profissionais às particularidades e à cultura da empresa em que o profissional trabalha.

Não há informações precisas no Brasil sobre a oferta de cursos de educação profissional nos seus diferentes níveis de ensino, notadamente no setor de transportes. Tavares (2003) lista 17 cursos de nível médio no setor, dos quais aproximadamente 94% situam-se na região sudeste.

A não existência de experiências anteriores de cursos de nível médio no setor de transportes, é um complicador para a proposição de cursos nesta área profissional. “Não há o que renovar na educação profissional de nível médio no setor de transportes, porque nada havia. Há que buscar espaços. É improvável que numa área profissional tão ampla quantitativamente e tão importante economicamente, não haja espaços para profissionais de nível médio especializados em transportes” (MEC, 2000).

O que se observa em relação aos cursos de nível médio existentes é que esses cursos estão fortemente voltados para atender uma demanda regional sem associação com uma política nacional que trace diretrizes e articule as ações nesse segmento de ensino, em prol do setor de transportes, que de acordo com SPNT/MT (2004) tem hoje no Brasil, aproximadamente 3.600.000 trabalhadores envolvidos com a produção de transportes, incluindo-se os autônomos.

5. ANÁLISE

A elaboração e estruturação de políticas públicas de educação profissional para o setor de transportes revela-se de extrema complexidade. Brasileiro (1997) alerta para essa complexidade e a credita a multiplicidade de atores envolvidos na cadeia de produção dos serviços e a sua interdisciplinaridade. Alerta ainda para a extensão do setor que tem grande

peso na economia como um todo e que é conectado com atividades secundárias e terciárias (fabricação de equipamentos e instalações, vendas, comercialização e execução dos serviços, serviços administrativos e financeiros, etc.), desdobrando-se em diversos subsetores tecnológicos e modais, administrativos e organizacionais (empresas, agências governamentais dos níveis federal, estadual e municipal).

A esse quadro de complexidade associa-se a situação da educação profissional que hoje é ministrada no Brasil e que tem uma grande variedade de instituições com diferentes metodologias e formas organizacionais e que estão longe de operar de forma sistêmica, articuladas entre si ou a políticas locais ou nacionais. O atrelamento da educação profissional às necessidades do sistema produtivo também é igualmente complexo, considerando-se uma estrutura heterogênea como a brasileira e que não gera demandas idênticas de formação para os seus diversos setores, situados em áreas geográficas distintas.

A crise do atual modelo urbano requer esforços de reorganização do transporte público. Nossas cidades foram transformadas em espaços para os automóveis e seu sistema viário foi adaptado e ampliado, sendo criados órgãos governamentais para garantir boas condições de fluidez, gerando uma separação clara entre aqueles que tem acesso a esse meio e os que dependem do transporte público. A maioria da população continua limitada nos seus direitos de deslocamento e acessibilidade.

Faz-se imperiosa uma nova cultura de mobilidade : que promova a retomada do espaço e do tempo na circulação urbana e priorize os modos de transportes coletivos, garantindo melhor qualidade de vida. A retomada do espaço para o transporte público dependerá também da melhoria de sua qualidade. Uma educação profissional que possibilite o desenvolvimento de seus recursos humanos, poderá permitir a absorção e geração de conhecimentos e tecnologias, fatores primordiais para a melhoria no nível de serviços prestados aos usuários do sistema de transportes.

A formação de seus quadros, deve constar sempre da pauta de prioridades das autoridades responsáveis pelas políticas públicas.

Diante desse contexto, para a elaboração de políticas públicas de educação profissional para o setor de transportes, sugere-se as seguintes ações :

- Dimensionamento das demandas existente e potencial - Deve estar associado a realização de uma ampla pesquisa com os diferentes segmentos do setor de transportes, mapeando os principais segmentos que demandam mão-de-obra bem como as instituições que ministram educação profissional no setor. Essa condição é essencial para a elaboração de políticas de formação profissional para o setor e para se definir as prioridades e necessidades de investimentos. O produto gerado deverá indicar as necessidades atuais das empresas e o potencial de absorção de técnicos, permitindo adequar o tipo e conteúdo dos cursos às necessidades do mercado e evitando o desperdício de recursos na formação de um número de profissionais maior do que o setor produtivo pode absorver. A identificação de necessidades de formação profissional é uma etapa imprescindível para solucionar as lacunas existentes no segmento e deve ser perseguida por todos o órgãos responsáveis pelo desenvolvimento do setor de transportes, quer seja no nível do poder público ou da iniciativa privada;

- Sistematização dos dados coletados – Realizada após os trabalhos de coleta e ordenamento dos documentos e informações gerados pela pesquisa, teria como produto a construção de uma base de dados, que deve ser mantida atualizada, permitindo a elaboração periódica de análises de conjuntura do setor no tocante a educação profissional. A classificação das experiências, perfil e dados do setor e sua disponibilização em um cadastro eletrônico, facilitaria a idéia de transferência de conhecimentos e informações a uma hipotética rede nacional de instituições atuantes na área de educação profissional do setor de transportes. Deve-se vislumbrar ainda, que essa ação poderia aperfeiçoar os processos de planejamento, gestão e tomada de decisão sobre os investimentos no setor. O compartilhamento de informações entre profissionais que atuam nessa área favoreceria também a reprodução, discussão de alternativas e de encaminhamentos de propostas para o setor, que poderiam ser então estudadas, debatidas e recriadas em novos espaços, no universo dos municípios brasileiros. Os conjuntos de informações geradas constituíram-se em idéias matrizes, sendo suas características, metodologias e objetivos, entre outros elementos, adaptadas conforme as necessidades ou particularidades regionais e/ou locais. A difusão desse conhecimento reunido já bastaria para criar situações de reflexão, necessárias ao entendimento das novas exigências da produção e das alterações que se verificam no mundo do trabalho e indispensáveis para fundamentar ações conscientes na definição de políticas públicas;
- Formação e aperfeiçoamento do corpo docente das escolas técnicas - Deve-se realizar a partir de um sistema contínuo de capacitação e aperfeiçoamento de docentes e específico para o setor de transportes, com busca de estágios em centros tecnológicos do país e do exterior e em empresas que utilizem tecnologia avançada. Deve-se estimular ainda, a entrada de profissionais do setor produtivo no setor formativo, na condição de docentes e após um breve processo de capacitação pedagógica. As universidades podem ser importantes parceiras no processo de formação e reciclagem desses profissionais como professores;
- Implantação de Centros Tecnológicos de Transportes - Irradiariam cursos de transportes para pólos específicos situados em regiões dos Estados. Esses pólos seriam assentados após um mapeamento de vocações regionais e potencial de desenvolvimento. Esse modelo permitiria a mobilidade de educação, em um processo que facilitaria o deslocamento do aluno que quisesse se formar em outra especialidade que não a disponibilizada em seu pólo, evitando a oferta equivocada de cursos em uma região e os inerentes investimentos. Os Centros Tecnológicos pensados deveriam estar aptos para acompanhar o desenvolvimento do setor de transportes, tendo em vista a dinâmica imposta ao segmento, sendo necessária uma avaliação permanente dos avanços tecnológicos do setor e das necessidades de sua adaptação frente a desafios que se colocam de forma contínua. Seria imprescindível o relacionamento com universidades e outras instituições de ensino no setor, objetivando a difusão e troca de experiências;
- Regularidade no intercâmbio de informações entre profissionais vinculados ao setor de transportes e integrantes de escolas técnicas e centros tecnológicos – Deve-se buscar um modelo próximo ao desenvolvido pela ANPÉT durante o seu XIII Congresso (1999), onde através de *workshop* e painel, foram elencadas e debatidas as principais dificuldades do ensino técnico e tecnológico do setor de transportes.

6. CONCLUSÃO

É um grande equívoco supor que cabe à educação profissional criar os empregos que o sistema produtivo não cria. Deve-se entender os cursos técnicos, além de necessários ao desenvolvimento do setor, como uma alternativa de crescimento profissional para muitos empregados, estudantes que trabalham ou ainda, para os que almejam ingressar no mercado de trabalho.

Profundas transformações têm marcado e redefinido o papel do Estado, transformações essas que se expressam através de processos de concessão, de desregulamentação, de abertura de mercados e que têm como objetivo, diminuir a presença do Estado em diversos setores, notadamente no de transportes. Esse processo exige não só do Governo mas também da iniciativa privada, esforços de capacitação de pessoal e disponibilização de recursos técnicos com o objetivo de garantir que serviços eficientes e de qualidade sejam ofertados à população.

A expansão da educação profissional no Brasil passa certamente por um órgão articulador e elaborador de políticas públicas que defina as estratégias de atendimento as diversas demandas por qualificação nos diversos segmentos do setor de transportes e que efetivamente articule e direcione ações e esforços nesse segmento de ensino.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Andrade, L.M. de (1995) Identificação de Necessidades de Formação Profissional para o Transporte Público Urbano. *Anais do IX Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes*. ANPET, São Carlos, p. 983-991.
- ANTP (1997) *Transporte Humano – Cidades com Qualidade de Vida*. Associação Nacional de Transportes Públicos, São Paulo. Pires, A. B., E. A. Vasconcellos, A. C. Silva e R. Belda (coord.).
- Brasileiro, A., L. C. R. Ribeiro e J. J. G. Aragão (1997) Formação de Recursos Humanos para um Transporte Desenvolvido e Competitivo. *Transportes - ANPET*, vol.5, n.1 (mai), p. 77-99.
- Carneiro, M. A. (2002) *LDB Fácil : Leitura Crítico – Compreensiva, Artigo a Artigo*. Editora Vozes, Petrópolis.
- COPPEAD/CNT (2002) *Diagnóstico e Plano de Ação – O Caminho para o Transporte no Brasil*. Coordenação dos Programas de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração/Confederação Nacional do Transporte, Rio de Janeiro.
- Cunha, L. A. (1975) *Educação e Desenvolvimento Social no Brasil*. Ed. Francisco Alves, Rio de Janeiro.
- Fausto, A., C. Garcia e W. Ackermann (2001) *Planejando com Foco na Demanda do Mercado de Trabalho : Apoio à Elaboração dos Planos Estaduais de Qualificação Profissional (PEQ's) – 1999/2002*. Ed. UNESP, São Paulo.
- Fernandes, F. W. S., M. Bodmer, M. M. de M. Bastos (2001) Recursos Humanos e Eficiência Empresarial : O Caso de Empresas de Transportes de Passageiros de Ônibus Urbano em Fortaleza. *Anais do XV Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes. Panorama Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes*. ANPET, Campinas, vol.2, p. 171-179.
- Fortes, J.A.A.S. (1996) Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes Urbanos – CEFTRU. *Transportes - ANPET*, vol. 4, n.1 e 2 (nov), p. 123-126.
- Frigotto, G. (1998) Formação Técnico-Profissional : De Política Social para Assistência e Alívio da Pobreza. *UNITRABALHO INFORMA*, ano II, n. 5 (jun.).
- Gentili, P. (1996) Adeus à Escola Pública : A Desordem Neoliberal, a Violência do Mercado e o Destino da Educação das Maiorias. In: Gentili, P. (org.) *Pedagogia da Exclusão. Crítica ao Neoliberalismo em Educação*. E. Vozes, Petrópolis.
- Grossi, E. (1999) *LDB : Lei de Diretrizes e Base da Educação – Lei 9.394/96*. DP&A Editora, Rio de Janeiro.
- IBGE (2001) *PNAD 2001 - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios*. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Brasília. Disponível em www.ibge.gov.br. Capturado em 03/03/03.
- IPEA/ANTP (1998) *Redução das Deseconomias Urbanas com a Melhoria do Transporte Público. Relatório Síntese*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada/Associação Nacional de Transportes Públicos, Brasília.
- Küenzler, A. Z. (1997) O Ensino Médio no Contexto das Políticas Públicas de Educação no Brasil. *Revista Universidade e Sociedade*, n.º 12. In: Pinheiro, B. M. A. de A. (1999) *Concepção e Planejamento da*

- Política de Educação Profissional Desenvolvida pelo Município do Rio de Janeiro – 1997/1998*. Tese de Mestrado, Coordenação de Pós-Graduação da Faculdade de Educação da UFRJ, Rio de Janeiro.
- Leite, E. M. (1996) Reestruturação Produtiva, Trabalho e Qualificação no Brasil. In: Bruno, L. (org.), *Educação e Trabalho no Capitalismo Contemporâneo*. Ed. Atlas, São Paulo.
- MEC (1997) *Manual de Planejamento Estratégico Escolar : Construindo a Nova Educação Profissional*. Ministério da Educação, Brasília.
- MEC (2000) *Educação Profissional : Referenciais Curriculares Nacionais de Educação Profissional de Nível Técnico*. Ministério da Educação, Brasília.
- Mendes, S. R. (2000) *Cursos Técnicos Pós – Médios : um Estudo sobre Educação Profissional*. Tese de Doutorado, Coordenação de Pós-Graduação da Faculdade de Educação da UFRJ, Rio de Janeiro.
- Militão, M. N. de S. do A. (1998) Flexibilização da Educação Profissional. *Trabalho & Educação. Revista do NETE*, n.º 3, jan./jul. In : Pinheiro, B. M. A. de A. (1999) *Concepção e Planejamento da Política de Educação Profissional Desenvolvida pelo Município do Rio de Janeiro – 1997/1998*. Tese de Mestrado, Coordenação de Pós-Graduação da Faculdade de Educação da UFRJ, Rio de Janeiro.
- Moraes, C. S. V. (1998) A Reforma do Ensino Médio e a Educação Profissional. *Trabalho & Educação. Revista do NETE*, n.º 3, jan./jul. In : Pinheiro, B. M. A. de A. (1999) *Concepção e Planejamento da Política de Educação Profissional Desenvolvida pelo Município do Rio de Janeiro – 1997/1998*. Tese de Mestrado, Coordenação de Pós-Graduação da Faculdade de Educação da UFRJ, Rio de Janeiro.
- Osztak, O. e G. O'Donnell (1976) Estado y Políticas Estatales em America Latina : Hacia uma Estrategia de Investigación. In: Vasconcellos, E. A. de (1999) *Circular é Preciso, Viver não é Preciso : a História do Trânsito na Cidade de São Paulo*. Ed. Annablume/FAPESP, São Paulo.
- Pinheiro, B. M. A. de A. (1999) *Concepção e Planejamento da Política de Educação Profissional Desenvolvida pelo Município do Rio de Janeiro – 1997/1998*. Tese de Mestrado, Coordenação de Pós-Graduação da Faculdade de Educação da UFRJ, Rio de Janeiro.
- Saviani, D. (1997) *A Nova Lei da Educação : Trajetórias, Limites e Perspectivas*. Ed. Autores Associados, Campinas.
- SPNT/MT (2004). *Política de Educação em Transportes*. Secretaria de Política Nacional de Transportes/Ministério dos Transportes, Brasília.
- Tavares, M. S., R. D. B. A. Simões e J. L. L. Teixeira Filho (2001) Educação Profissional no Setor de Transportes Brasileiro : Reflexões e Propostas para um Modelo de Centro Tecnológico. *Anais do XI Congresso Latino-Americano de Transporte Público e Urbano*, CLATPU, Havana, Cuba. Disponível em CD-ROM
- Tavares, M. S. (2003) Contribuição ao Desenvolvimento de Políticas Públicas de Educação Profissional no Setor de Transportes do Estado do Rio de Janeiro. Tese de Mestrado, PET/COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ.
- Torres, R. M. (2000) *Melhorar a Qualidade da Educação Básica ? As Estratégias do Banco Mundial*. In: De Tommasi, L., M. J. Warde e S. Haddad (orgs), *O Banco Mundial e as Políticas Educacionais*. Cortez Editora, São Paulo, SP.
- Vasconcellos, E. A. de (1999) *Circular é Preciso, Viver não é Preciso : a História do Trânsito na Cidade de São Paulo*. Ed. Annablume/FAPESP, São Paulo, SP.
- Vasconcellos, E. A. de (2001) *Transporte Urbano, Espaço e Equidade : Análise das Políticas Públicas*. Ed. Annablume, São Paulo, SP.
- Yamashita, Y., J. M. Shimoishi, L. M. de O. Ouriques e K. Yamamoto (1999) A Realidade da Capacitação de Recursos Humanos em Transporte Público em Algumas Regiões Brasileiras. *Anais do X Congresso Latino-Americano de Transporte Público e Urbano*. CLATPU, Caracas, Venezuela, p. 159-164.

E-mail dos autores :

Mauro Soares Tavares : stavares@domain.com.br

José Luiz Lopes Teixeira Filho : jluitx@terra.com.br