

VISÃO GERAL DO EMPREGO E DESEMPREGO NO SETOR DE TRANSPORTES NO BRASIL

Prof. MSc. Mauro Leônidas - FAP mauro@fap-pa.edu.br

Profa. Dra. Regina Cleide Figueiredo Teixeira – FAP/FAMAP/UFGA
rcleide@uol.com.br

Resumo

Na sociedade contemporânea, o ser humano precisa desenvolver competências inéditas, entre elas a empregabilidade. Desta forma necessita de novas habilidades e de dedicação a um aprendizado contínuo. No entanto, o homem é o principal agente e o objeto sobre o qual essas mudanças se aplicam o que acarreta desafios e ansiedades que irão determinar o questionamento de seus valores. Na era do conhecimento, o capital humano é reconhecido no foco das atenções dos dirigentes organizacionais, principalmente no que se refere à capacitação dos indivíduos, uma vez que as organizações precisam desses indivíduos para se manter ativas no mercado. O ser humano continua sendo o grande agente de transformação da sociedade moderna.

Palavras Chaves: empregabilidade, capital humano, sociedade moderna

Abstract

In the contemporary society, the human being needs to develop unpublished competences, among them the employability. This way he/she needs new abilities and of dedication to a learning continue. However, the man is the main agent and the object on which those changes are applied what carts challenges and anxieties that will determine the question of their values. In the era of the knowledge, the human capital is recognized in the focus of the organizational leaders' attentions, mainly in what he/she refers to the individuals' training, once the organizations need those individuals to maintain active in the market. The human being continues being the great agent of transformation of the modern society.

Key words: *employability, human capital, modern society*

1. Introdução

Faz-se um estudo sobre o emprego, centrado nas duas últimas décadas, quando se observa que os padrões tradicionais das empresas começaram a sofrer rápidas e bruscas mudanças. Nota-se, a partir de então, que não existem mais o escritório-padrão e o emprego padrão. Muitos foram substituídos por modem, laptops, fax, telefones celulares e pequenas salas em domicílios pessoais. Nos dias de hoje, desloca-se o local de trabalho das empresas para os lares, hotéis, carros, e aviões. Modificam-se e transformam-se atividades e funções, extinguindo cargos. Assim, aqueles que continuam nas organizações vêm acumulando atribuições e tarefas e aumentando as suas jornadas de trabalho. Como conseqüência, vem o desemprego e, mais do que isso, trabalhadores estão à deriva.

Assim, urge a construção não só de novos conceitos de trabalho, mas também de novos hábitos de trabalho. Não bastam compreender as novas formas de gerenciamento empresarial. Faz-se necessário contextualizar os diferentes modos de produção e consciência humana, de maneira a verificar se o resultado que se tem hoje é uma conseqüência de ações e escolhas passadas. Tenciona-se conhecer a dinâmica evolutiva do desemprego para se sugerir novas posturas ao empregado e empregador, visando evitar impactos maiores no mundo do trabalho. Acredita-se que parte destas respostas pode estar centrada na empregabilidade.

2. As mudanças ocorridas no trabalho

A noção de emprego estava, até a década passada, associada à de estabilidade, previsibilidade e certeza (SCHON, 1971, p. 219). Com o avanço tecnológico e sua reestruturação, o emprego migrou da indústria para os serviços, formais ou informais. No mercado em transformação, tornou-se instável e autônomo. Em todos os setores o aparato muda de característica e de objetivos, e o trabalhador é pressionado a buscar um novo perfil, a rediscutir e reinventar, enquanto as empresas, também passam a demitir parte de sua mão-de-obra em busca de um diferencial competitivo, baseado na mão-de-obra especializada (OSBORNE & GAEBLER, 1992, p. 48; INGRAHAM & ROMSEK, 1994, p. 88).

As análises e previsões feitas durante a década de 80 de que, no ano 2000, o avanço tecnológico levaria à substituição dos trabalhadores por máquinas inteligentes nas atividades que demandavam esforços físicos, e que se trabalhariam somente trinta horas por semana, sendo o restante do tempo destinado ao lazer, soa como algo duvidoso e até um paradoxo (HANDY, 1995, p. 115). Por outro lado, os que estão sendo demitidos e voltam a trabalhar passam a receber um salário em média 30% menor do que o salário anterior (THUROW, 1997, p. 201). Há no ar uma grande indagação: *Como se poderá garantir a sobrevivência das pessoas em tais condições?*

Observa-se que o capitalismo contemporâneo vem, nas últimas décadas, engendrando profundas mudanças no mercado de trabalho, mudanças essas que se explicitam principalmente pela globalização das finanças; pela crescente precarização das relações de trabalho e pelas taxas elevadas de desemprego; pelo deslocamento geográfico de organismos produtivos e absorvedores de mão-de-obra, e pela eliminação de postos de trabalhos na indústria.

Entende-se por precarização das relações de trabalho a substituição de relações formalizadas de emprego, que, no Brasil, expressam-se em registro na carteira de trabalho, por relações informais de compra e venda de serviços, que vêm se constituindo principalmente pelas formas de contratação por tempo limitado, de assalariamento sem registro, de trabalho a domicílio e outras (SINGER, 1995, p. 2).

O trabalho temporário, por tempo determinado e de meio período, está aumentando sua importância no índice total de crescimento dos empregos. Esses tipos de trabalho envolvem tipicamente salários mais baixos, alguns benefícios a menos e menor segurança que o emprego mais tradicional. Isso, por sua vez, está levando a uma polarização da força de trabalho: trabalhadores de tempo integral comparativamente produzem mais resultados, enquanto trabalhadores com menos segurança produzem comparativamente menos (SINGER, 1995, p. 6).

Esse fato traz como resultado vários problemas sociais. Numa época em que o governo está tentando reduzir sua responsabilidade quanto aos benefícios sociais, como a seguridade na terceira idade, um segmento cada vez maior da população perde acesso aos tipos de pensão privada e aos planos de benefício que poderiam tornar os cidadãos auto-suficientes na aposentadoria. O surgimento de uma classe de trabalhadores subempregados e mal pagos afeta indevidamente aqueles que já consideram suas oportunidades de emprego restritas, aumentando os problemas de discriminação por sexo, raça, idade e também aos deficientes (TOFFLER, 1995. p. 62).

No Brasil, a tendência ao trabalho informal vem acentuando-se cada vez mais. Em estudo conduzido por PASTORE (1995, p. 23), professor da USP e assessor da Confederação Nacional da Indústria (CNI), concluiu-se que a renda dos trabalhadores da economia paralela, ou seja, dos trabalhadores considerados informais, cresce a uma velocidade maior que a dos trabalhadores da economia formal. Dentro de algum tempo, ambas as rendas deverão igualar-se. Ainda segundo PASTORE (1995, p. 23), a renda no setor formal cresceu 33%, e, no setor informal, 38%. O salário médio no setor formal alcançou R\$ 530,00, e, no setor informal, R\$ 480,00. Por causa da carga tributária, a renda líquida mensal, nos dois setores, é aproximadamente a mesma. *"Mas precisamos considerar que, no setor formal, o trabalhador recebe FGTS, 13.º salário e abono de férias"*, observa também Pastore.

Emprego informal e desemprego são problemas que apontam para a mesma direção. Se crescer o desemprego na economia formal, aumenta, também, o emprego informal. Conforme mencionado no capítulo introdutório, e aqui discutido com maiores detalhes, em 1996, segundo a Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o emprego industrial declinou 11,1%; entre 1989 e 1996, a queda atingiu 34,2%. A pesquisa do SEADE sobre a Grande São Paulo mostra que o desemprego avançou, em média, de 11,6%, em 1991, para 14,7%, em 1993, atingindo 15%, em 1996, embora, no final do ano, tivesse caído para 14,2%. Entre 1990 e 1996, segundo o Ministério do Trabalho, houve um corte de 2,438 milhões de vagas, no Brasil, das quais 755 mil no período pós-Real (IBGE, <http://www.ibge.com.br/>, set./16/2001).

Segundo dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) do Ministério do Trabalho, no setor formal do mercado de trabalho, onde estão os trabalhadores protegidos por contratos de trabalho e pelos estatutos públicos, foram eliminados cerca de 2,560 milhões de empregos, entre janeiro de 1990 e dezembro de 1997. A geração de emprego no setor formal tem uma tendência declinante a partir de

1990, explicada, em grande parte, pela queda do emprego industrial. Entre 1989 e 1997, o emprego formal como um todo declinou 8,4%. Assim, nesse contexto, até 1997, a taxa de desemprego no Brasil permanecia em torno de 5,5%, um nível considerado baixo para os padrões internacionais. Mais recentemente ocorreu uma elevação na taxa que, entre janeiro e junho de 1998, passou para 7,8%, em termos médios (MTB, 1998).

Os estudos sobre a questão do mercado de trabalho evidenciam que nos últimos anos ocorreu um aumento no perfil educacional da mão-de-obra. Entre 1994 e o início de 1998, a proporção de ocupados com nível de escolaridade entre 0 e 4 anos de estudo caiu de 37% para 29% (queda de 8 pontos percentuais), enquanto os trabalhadores com mais de 9 anos de estudos se elevaram de cerca de 36% para 44% (aumento de idênticos 8 pontos percentuais) (AMADEO, 1998, *paper*). As grandes cidades brasileiras já estão convivendo com pessoas que procuram por conta própria garantir sua sobrevivência, principalmente os biscateiros (profissionais sem definição, que se adaptam a qualquer atividade), os camelôs e os que optam pela prestação de serviços em domicílio (encanador, eletricista...). Além do mais, alastra-se o entendimento, por parte de um segmento populacional, de que é preciso se buscar meios de sobrevivência e de se ter um trabalho.

O aumento da renda na economia informal mostra que os trabalhadores sem carteira fortalecem seu poder de barganha. Se a legislação impõe o pagamento de elevados encargos trabalhistas às empresas, a informalidade aumenta sua capacidade de competir, em detrimento do setor formal. É importante notar, porém, que o crescimento da renda informal é sinal de atividade econômica em formas produtivas diferentes daquelas oficialmente reconhecidas, ou seja, realiza-se nos sistemas conviviais (RAMOS, 1981. p. 59). Nesta última década podem-se ler as estatísticas e reportagens publicadas pela imprensa e verificar que, em todo o mundo, o nível de produtividade está crescendo enquanto decrescem os índices de emprego. As notícias do *front* industrial falam, com otimismo, no aumento do índice de produtividade, que, no entanto, não gera empregos nem reverte em benefício da melhoria ou elevação do padrão salarial dos trabalhadores, muito pelo contrário, os níveis salariais dos trabalhadores estão decaindo.

A segmentação de mercado convencional tem focalizado os setores da indústria e o tamanho das organizações (grandes empresas, pequenas e médias empresas, pequenos escritórios, trabalhos em casa etc.). Uma indicação de que o mercado de teletrabalho sugere um foco alternativo – o negócio individual. Segundo documento do EITO, *European Information Technology Observatory*, o teletrabalho apresenta quatro conjuntos principais de oportunidades a partir da tecnologia, serviços e aplicações de pontos-de-vista:

- a) os empreendimentos adquirem tecnologia adicional e implementação das aplicações adicionais para apoiar a extensão dos trabalhos em redes corporativas de concentração, escritório-base para residência suporte e trabalho móvel, telecentros, escritórios em hotéis etc;
- b) empregados individuais adquirindo tecnologia e serviços para apoiar sua escolha de teletrabalho independente ou suplementar para a organização;
- c) pessoas auto-empregadas trabalhando individualmente em casa; e,
- d) o surgimento de novas formas de empreendimento geograficamente livre que são baseados em trabalhos em rede.

Adaptado ainda do documento do EITO/98, a tabela a seguir sintetiza os principais aspectos do que foi comentado acima:

Tabela 1 – O Negócio Individual

| ATIVIDADES COMERCIAIS | PARTICIPAÇÃO NO MERCADO |
|--|--|
| | Participação no mercado |
| Auto-empregado | Compra de tecnologia e serviços para uso pessoal Decisões / influências das aquisições da empresa |
| Proprietário e administrador da pequena empresa | Decisões / influências da aquisição e uso do ICT pessoal / familiar |
| Administrador/empregado comercial | Influências de colegas e amigos Decisões / influências práticas tanto quanto teletrabalho |
| Administrador/empregado de serviço público / governamental | Participação nas instituições locais – escolas, governo local etc. |
| Participantes de empreendimentos virtuais | Mecanismos de pesquisa dos formadores de opinião Comunidades de interesse relevante (por exemplo, Associações de Teletrabalho) Participação nas atividades da Internet (debates on line etc.) Membro de associações comerciais e profissionais (por exemplo, Câmara do Comércio) Mídia comum (rádios locais, jornais etc.) |

Fonte: Eito/1998.

Depreende-se dessa análise que a tecnologia terá um papel fundamental para a questão do trabalho, do emprego e da empregabilidade. Não se pode, portanto, discutir tais temas sem associá-los às mudanças da tecnologia. Este será o assunto a ser tratado no próximo tópico.

3. As mudanças tecnológicas no Brasil

A última década assistiu ao rápido crescimento do uso da tecnologia, bem como das suas conseqüências para o trabalho e o acirramento da competitividade. Neste momento vive-se o paradoxo de ver os avanços da ciência e da tecnologia confundirem-se com o desemprego; a sociedade planetária, com a crise permanente das instituições e o desencantamento do mundo; e a descoberta da ciência projetando-se na sociedade da complexidade.

A mudança na tecnologia teve um grande número de impactos importantes no local de trabalho, sendo o mais evidente a automação de muitos empregos, que resultou em dispensas em larga escala e em problemas de desemprego aparentemente insolúveis.

Um segundo e mais sutil impacto tem sido o aumento adquirido pela administração na capacidade de controlar e monitorar o modo como o trabalho é realizado. O computador pode agora rastrear mais intimamente os custos, as performances, o tempo e a lucratividade das várias formas de trabalho. O domínio dessas informações tornou mais segura, também, a realização do trabalho secundário fora da empresa tradicional, aumentando a preocupação dos empregados na mesa de negociação quanto à segurança dos empregos.

Voltando os olhos para a História, constata-se que essa tendência não é fato novo. Cada vez que ocorrem mudanças na tecnologia dos meios produtivos, há exclusão de mão-de-

obra, ou seja, ocorre o desemprego, embora muitos argumentem que apenas ocorra um deslocamento de um setor para o outro.

No século XVIII, quando surgiram os primeiros teares semi-automáticos do tipo Jacquard, na França, milhares de artesãos perderam seus empregos, ocorrendo este fato em toda a Europa, o que gerou, inclusive, uma convulsão social. As máquinas a vapor vieram substituir o trabalho braçal; as máquinas de escrever, os calígrafos; as máquinas de calcular e os computadores, os calculistas, os desenhistas etc. Observa-se atualmente este fato ocorrendo nos escritórios, com as redes locais de computadores, o uso de softwares de processamento de textos, cálculo, arquivamento e comunicação, milhões de escriturários e secretárias estão sendo dispensados.

Da mesma forma, o correio eletrônico e a Internet poderão abolir o correio convencional, a biblioteca, os mensageiros e os intermediários e as tecnologias que existem para criar e fazer funcionar o processo de intercomunicação entre as pessoas e os ambientes de trabalho. As redes de computadores fazem parte do cotidiano domiciliar e já permitem, até a teleconferência e o teletrabalho, diminuindo consideravelmente o número de empregados antes solicitados para estes setores. Os computadores atualmente constituem-se em mais um item no rol dos eletrodomésticos e, com certeza, tendem a alcançar a mesma expansão do telefone no século passado.

O uso de robôs industriais e da automação integral nas linhas de produção, que chegam a substituir 20 a 30 operários por apenas um, é realidade no Japão e no Brasil. As mudanças das últimas décadas são visíveis. A fábrica desse século não é mais aquela dos anos 60. Nem o armazém, a farmácia, a loja da esquina, a quitanda, o boteco, o sítio ou a fazenda. No lugar desses, o supermercado, a drogaria, o shopping, o fast-food e a empresa agrícola.

Essa realidade é a face visível dos efeitos do avanço tecnológico e da chamada reestruturação produtiva. No passado, o ciclo de mudança da tecnologia levava até 30 anos, e de duas décadas para cá, passou para pouco mais de 6 meses (SCHON, 1971, p. 222). Desde dos anos 80 ao 2000, essas mudanças se ampliaram, passando a ser exponenciais, de forma nunca antes testemunhada.

Atualmente, convive-se com a noção de que estamos trocando semanas por minutos e dias por segundos, e que, como sugere SANTOS (1994, p. 78), “o tempo traz a sensação de um presente que foge”. Aprofunda-se, pela rapidez do processo, o desemprego tecnológico excludente, cuja consequência será o caos social, se a lógica hoje presente na sociedade não sofrer transformação.

4. O desemprego globalizado

A globalização é um fenômeno que vem evoluindo há muito tempo. No entanto, nesta década, ela se acentua com a integração da economia. Ela vem gerando desemprego, na medida em que reestrutura as economias dos países que passam por uma nova forma na divisão internacional do trabalho.

Ao se olhar às estatísticas pode-se concluir que a partir da década de 70, o desemprego se tornou característica das economias capitalistas "globalizadas", embora no final da década de 90 os Estados Unidos já haviam superado esse problema, nos demais países, no entanto, o problema tenha aumentado, e vem sendo atribuído, quase sempre, a ganhos de produtividade ensejados pela revolução da microeletrônica, da telemática e de outros avanços tecnológicos (SINGER, 1995, p. 18).

KURZ (1997, p. 3) ressalta que,

“Não se deve imaginar que os empregos que estão sendo eliminados pela globalização serão recuperados rapidamente. Isso porque a terceira revolução industrial, provocada pela microeletrônica e pela informática, tornou mais acelerado o processo de racionalização e de automação da produção. Por isso, pode-se considerar que são falsas as promessas de resolver os problemas da exclusão social e do desemprego causado pela globalização. O que ocorre no Brasil é o mesmo que ocorre no mundo inteiro”.

É importante destacar que a literatura que trata da questão da globalização mostra as diferentes formas de inserção das economias no seu contexto. Cada país se insere de forma diferenciada, dependendo, também, do tipo de soberania e de políticas que defende. A literatura disponível trata da questão da globalização nos mais diferentes enfoques. No entanto, a maioria trata do assunto a partir de três fenômenos interligados: a) a expansão das empresas multinacionais no mundo; b) o investimento em compra de ativos ou instalações de fábricas novas na periferia do sistema; e, c) a globalização das finanças, movimentada pelas novas tecnologias de comunicação (SINGER, 1995, p. 22; FORRESTER, 1997, p. 137; GREIDER, 1997; THUROW, 1997, p. 206).

Do somatório desses fenômenos se extrai a certeza de que a globalização requer que nela atuem pessoas com predicados diferentes daqueles encontrados nos dias de hoje. O futuro das empresas exigirá cada vez mais adaptação às condições de um mercado globalizado, requerendo profissionais à sua altura.

Desta forma, as transformações ocorridas a olhos vistos por todos aqueles que observam a dinâmica da vida cotidiana atingiram o mercado de trabalho de forma vertiginosa. O emprego mudou tanto nas últimas décadas que tem sido objeto de estudos sistemáticos de muitos.

RIFKIN (1995, p. 80) comenta a ascensão da utilização das máquinas, em detrimento do emprego da mão-de-obra. Os estudos do autor demonstram que o que está desaparecendo é o emprego em si, ou seja, o trabalho tal qual foi concebido e experienciado na sociedade moderna. Conclui, ainda, que os excluídos enfrentarão inúmeras dificuldades se a sociedade como um todo não adotar políticas para a sobrevivência e a ocupação das pessoas. No raciocínio desenvolvido pelo autor, a tecnologia substituirá o trabalho humano em todas as áreas e setores. Ele aponta a necessidade de se equacionar o problema envolvendo políticas públicas e o desenvolvimento do “terceiro setor”, este constituído pelas ONG's, Organizações não Governamentais, e demais órgãos de atividades comunitárias, ou seja, os chamados sistemas conviviais.

Existe polêmica, também, sobre a incidência da economia competitiva sobre a questão social. KURZ (1993, p. 65), em seus estudos sobre o colapso da modernização, defende que

“Os investimentos de conhecimentos são de tal modo intensivos que não haverá excedente social suficiente, enredando o capitalismo em crises insuperáveis, tal qual se predizia na verdade, e por ironia, na previsão marxista. O ímpeto inovador competitivo há de se consumir a si mesmo, desfazendo a expectativa de um tipo tão multiplicador e intensivo de produção que seria capaz de satisfazer a todas as necessidades e de gerar excedentes para toda a demanda social, inclusive dos ociosos”.

Fato marcante e preocupante é a tendência excludente de mão-de-obra por parte da economia competitiva, definida esta como aquela que conduz tendenciosamente pelo manejo do conhecimento e de sua produção (ciência e tecnologia), podendo perfazer a vanguarda dos processos produtivos inovadores (CAMPERO, 1993, p. 90). Constitui consenso amplo que as ditas "vantagens comparativas" tradicionais (tamanho geográfico, abundância de matéria prima e recursos naturais, disponibilidade de mão-de-obra barata etc.) estão cedendo lugar ao "capital intelectual", o que torna a educação de qualidade estratégia primordial para o desenvolvimento (DEMO, 1994, p. 126).

Outra polêmica maior ainda sobre a redução do mercado de trabalho, em particular nos países em desenvolvimento, é observar-se que à falta de crescimento econômico alia-se o impacto do mercado informal, o que é visto por muitos estudiosos como uma perspectiva negativa também para os assim ditos excluídos.

O fato é que, até recentemente, a evolução tecnológica e social se encarregava de gerar novos empregos, formando um ciclo auto-substitutivo que mantinha longe a catástrofe social do desemprego alto e irredutível. O único novo setor emergente é o setor do conhecimento, formado por profissionais educadores e consultores. Enquanto esse setor está crescendo, não se espera que absorva mais que uma fração das centenas de milhões que serão eliminadas nas próximas décadas, no despertar dos avanços revolucionários em ciências de informação e das comunicações.

O temor de que conflitos sociais se radicalizem por causa do desemprego em escala mundial, nunca foi tão intenso como agora. O computador passou potencialmente a ser um misto de inimigo e de aliado, desde que a informática, principalmente a partir da segunda guerra mundial, mostrou ser uma tecnologia com possibilidades ilimitadas. As preocupações acentuaram-se também com o advento da chamada inteligência artificial. O dilema é que as atividades não são apenas as mecânicas e repetitivas que a máquina pode executar. O seu uso tende a crescer, pois,

“Existem mais de cem milhões de computadores no mundo e as empresas de computadores prevêm que mais de um bilhão existirão até a virada do século. Muitos cientistas da computação anseiam pelo dia em que as máquinas inteligentes serão suficientemente sofisticadas para evoluírem por si mesmas – criando, com efeito, sua autopercepção – sem a necessidade da constante intervenção humana” (RIFKIN, 1995, p. 82).

Preocupa, também, o fato de que *"as máquinas estão evoluindo muito mais rapidamente que os humanos"* (GARDNER, 1995, p. 22). A velocidade das mudanças é imensa e rápida, tão alta que não dá tempo para o cérebro humano e o "tecido social" processá-las, adaptando-as e reciclando-as em empregos para a maioria. Isso está gerando muita ansiedade. O resultado, especialmente para os países desenvolvidos, que já tinham se acostumado ao emprego mais permanente, ao emprego melhor pago, é catastrófico, principalmente para aqueles que só estão maximizando as perdas.

Alguns autores corroboram a opinião de que a humanidade está simplesmente dentro de uma transformação tecnológica que abre novas possibilidades, quer de um desenvolvimento da informática, no sentido de uma nova e mais poderosa barbárie; quer de uma nova tomada de consciência da resistência e da possibilidade de depositar nas mãos da multidão o desenho do futuro. Não consideram, porém, tal situação catastrófica, apenas um empenho de luta, com a consciência de que a transformação proporcionada pela informática oferece à inteligência novos meios de revolução (NEGRI, 1992, p. 12).

Há os que acreditam que, após este período de transição da terceira revolução, surgirão mais empregos que antes. BLANCHARD do Instituto de Tecnologia de Massachussets, a partir de uma pesquisa realizada em vários países, considera que,

“Há uma defasagem entre o impacto negativo da tecnologia na fábrica e seu impacto positivo no mercado de trabalho. É nesse intervalo que as estatísticas de desemprego tecnológico crescem. Mas, em cinco ou dez anos, os efeitos negativos da inovação desaparecem e o emprego volta a crescer” (In: REVISTA EXAME, 1996).

BRIDGES (1995, p. 31) considera que o emprego nos moldes convencionais passou a ser problema para as empresas que querem competir e também para as pessoas. Ele questiona os empregos com carteira assinada e diz que eles são contingenciais na vida das pessoas, uma vez que isso não garante estabilidade num posto de trabalho. Isto porque

“Os empregos convencionais inibem a flexibilidade e uma pronta resposta às ameaças e oportunidades de um mercado rapidamente mutante. Muitas organizações estão transferindo até as suas tarefas mais importantes a trabalhadores sob contrato temporário ou a vendedores externos. Dessa maneira, quando as condições mudam fora da organização, não há, dentro dela, um guardião de território cujo meio de vida dependa de não mudar a maneira como as coisas são feitas” (BRIDGES, 1995, p. 31).

As polêmicas em debate são muitas e cruciais para a sobrevivência da população mundial. Parece que a humanidade se encontra na encruzilhada da História entre dois cenários: de um lado, um cenário positivo, mágico e cheio de promessas e de certezas; de outro lado, negativo, incerto, irreal, singular, complexo e repleto de armadilhas. Todavia é importante que se decida o que fazer perante esses dois cenários, pois o caminho escolhido nesta transição poderá levar a um porto seguro ou a um terrível abismo, dependendo de como a civilização irá se preparar e das opções que se fizerem para a era pós-mercado que virá logo após a terceira revolução industrial.

Mas há um lado perigoso para tudo isso, já que *“o fim do emprego poderá significar a sentença de morte para a civilização, como a conhecemos. O fim do trabalho poderia também sinalizar uma grande transformação social, um renascimento do espírito humano. O futuro está em nossas mãos”* (RIFKIN, 1995, p. 86).

Concorda-se com MORIN (1993, p.33) quando diz que *“torna-se necessário civilizar a terra, transformar a espécie humana em humanidade, esta deve vir a ser uma estratégia global de toda a política que aspire não somente ao progresso, mas à sobrevivência da humanidade”*.

Pode-se, a partir da discussão apontada, afirmar que o emprego necessita de novos conceitos. Surge a empregabilidade como entendimento que visa a superar a compreensão reducionista de emprego, devendo focar as competências humanas e a sua construção social.

5. O desemprego nos transportes urbanos brasileiros

Em meio a tantas mudanças, as empresas de transportes urbanos também foram atingidas. Hoje os usuários de transportes coletivos estão mais exigentes, e as empresas convictas da necessidade de reconquistar a confiança dos atuais e potenciais usuários, e para isso, novos paradigmas foram introduzidos, através de mudanças estruturais e

estratégicas, no sentido de oferecer melhoria da qualidade dos serviços e aumento da eficiência da operação.

Otávio Vieira da Cunha Filho, Presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), confirma ao dizer que:

“A redução de custos é uma meta que, antes mesmo da crise presente, já havia entrado nas garagens e centros de controle operacional. Mas, aos poucos, se percebe que as soluções corretas vêm da combinação entre dois objetivos: reconquistar a confiança dos usuários e reduzir custos. E não é fácil conseguir isso”.

A prioridade do transporte coletivo nos grandes centros tem sido debatida há muitos anos, sem que soluções definitivas, no sentido de garantir um transporte equânime e de qualidade, fossem alcançadas. A insensibilidade política dos governantes e a situação econômica vivida desde o início dos anos 80 até meados de 94, quando a inflação castrava todas as tentativas de planejamento, prejudicaram a capacidade de prever o caos em que hoje se encontra o setor de transportes urbanos nas cidades de médio e grande porte. Da mesma forma, as próprias empresas operadoras vinham apenas recompondo a tarifa como forma de compensar a sua remuneração, deixando de lado atribuições precípuas da atividade empresarial, como a de antecipar-se às situações vividas na atualidade.

Uma visão ampliada e partilhada dos Anuários 98/99 da NTU reflete a convicção de que solucionar os problemas do setor é indispensável para se mobilizar todo o seu potencial de desenvolvimento. O Anuário clarifica a crise do setor ao discutir e analisar a redução do número de usuários; a demissão de motoristas e cobradores; além das exigências por uma dinâmica de transporte de qualidade, mostrando tendências para o uso da bilhetagem automática, embora com intenções de manter o cobrador mesmo com a implantação da cobrança automatizada.

Neste anuário, um breve artigo analisa os efeitos da política econômica e as tendências do mercado sobre o desempenho do transporte coletivo urbano, fazendo uma reflexão sobre estratégias para se construir uma nova empresa de transporte. A conjuntura do transporte informal, uma questão ligada à gestão mais ampla das redes públicas, é abordada ao lado de uma análise do custo crescente da mão-de-obra operacional, um desafio tipicamente empresarial.

Observa-se, assim, que a busca de soluções visando colocar o transporte coletivo como prioridade, deixou de ser um discurso, para se tornar uma palavra de ordem do momento brasileiro.

Ao fazer uma retrospectiva do ano de 1998, o Anuário NTU destaca que as autoridades foram unânimes em prever que a queda da demanda no uso de transportes urbanos seria uma realidade no decorrer de 1998. Porém, acreditavam também que este seria o ano das primeiras reações. Para Rogério Belda, Presidente da ANTP, *“empresários e autoridades públicas receberam o recado da população, que quer agilidade, conforto e segurança, e começaram a agir nesta direção”.*

Foi isso o que de fato ocorreu. O crescimento do transporte clandestino foi parcialmente contido em vários centros urbanos por novos serviços de microônibus, pela revisão das redes de ônibus e pela intensificação da fiscalização. Mas isso não foi suficiente para reverter a tendência de participação decrescente dos serviços regulares de transporte

coletivo no mercado de transporte urbano. Eles continuaram perdendo terreno para os automóveis e para aqueles que preferem caminhar. CUNHA FILHO acrescenta que:

“Esses dois concorrentes crescem juntos: o automóvel congestionava, reduz as velocidades dos ônibus e força o aumento de custos e tarifas. Lentidão do ônibus no tráfego congestionado e tarifas altas são um convite tentador às caminhadas a pé, especialmente entre os mais pobres”.

O Relatório também demonstrou que, em comparação a 1997, o número de passageiros transportados nos sistemas de ônibus continuou a cair, dados esses revelados pelo confronto das estatísticas das principais cidades, em 1997 e 1998, que demonstram que a redução atingiu -6,5%, considerando os dados de abril, e -9,5%, tomando por base os de outubro.

6. Automação no sistema de transporte

O processo de automação do sistema de transporte público coletivo de passageiros, que vem ocorrendo em diversas cidades brasileiras, está implicando a dispensa de um expressivo contingente de trabalhadores, que representa mais de 40% do universo de empregados nesta atividade. As alterações que estão sendo implementadas no modelo de arrecadação tarifária têm por objetivo diminuir os custos operacionais do transporte público e qualificar o serviço prestado à população, mas a custo da extinção da figura do cobrador, poucas vezes realocado para outras atividades – quase sempre, simplesmente demitido.

O texto, elaborado pelas subseções do DIEESE no Sindicato dos Condutores de Veículos de São Paulo e Sindicato dos Rodoviários do Distrito Federal, faz uma análise das relações entre essas mudanças tecnológicas e o trabalhador, a partir de alguns exemplos em andamento em algumas cidades brasileiras, buscando indicar alternativas ao processo de demissões que as acompanha.

Os principais objetivos que estão norteando o discurso de empresários, governo e parcela significativa da comunidade técnica e acadêmica, ligada à atividade de transporte público, quanto ao processo de automação do sistema de transporte, estão divididos em objetivos de cunho técnico, financeiro e social, descritos a seguir:

I) Objetivos de cunho técnico

- a) Qualificar o serviço para torná-lo mais atraente para os usuários;
- b) Controlar a oferta e demanda de transporte e, com isso, possibilitar maior agilidade de intervenção nos problemas que surgem na operação;
- c) Obter com mais facilidade dados da operação;
- d) Maior controle do sistema;
- e) Ampliar as possibilidades de integração temporal entre as diversas linhas de um sistema e entre outros modais de transporte, reduzindo com isso as necessidades de terminais específicos de transbordo de passageiros.

II) Objetivos de cunho financeiro

Quanto aos objetivos de base financeira têm sido colocados com muito mais ênfase pelos empresários e governos. Na medida em que a crise de financiamento da atividade ganha contornos perigosos (queda de passageiros em proporção maior do que a queda na oferta), estes atores foram buscar soluções na tecnologia de arrecadação automática

da tarifa como medida propiciadora de ganhos financeiros, por um lado, e de redução de custos operacionais relativos, por outro. Assim, são estes os objetivos:

- a) Antecipar a receita (com a venda de bilhetes antecipadamente) e propiciar maior controle da mesma (através de sistema centralizado e validadores nos ônibus);
- b) Controlar as gratuidades do sistema, dos vales-transportes e dos passes estudantis, evitando a evasão de receitas;
- c) Racionalizar o sistema de transporte, permitindo redução de desperdícios e, conseqüentemente, redução de custos operacionais.

III) Objetivos de cunho social

Nestes processos, há predominância da tese da simples demissão dos cobradores, como forma de conferir consistência aos objetivos financeiros apontados no item anterior. Devem ser considerados, também, os ganhos que os usuários podem auferir com a melhoria da qualidade no sistema, representada por um serviço melhor, com mais opções, facilidade de acesso para os usuários e a possibilidade de redução de custos, mais significativa, caso se considere a eliminação do cobrador do sistema. Essa redução de custos para o usuário dependerá do poder de barganha que tiverem na fixação das tarifas no momento.

Entretanto, o objetivo primordial, sem dúvida alguma, do ponto de vista social, deveria ser evitar a extinção dos postos de trabalho decorrente da incorporação da tecnologia de arrecadação automática da tarifa e, possivelmente, em menor escala, dos fiscais (despachantes).

Por fim, deve-se considerar a possibilidade de melhorar as condições de trabalho para os operadores no interior do veículo, deixando os motoristas restritos à sua tarefa primordial e liberando o cobrador para outras funções, tais como a de assistente de operação, funcionando como guia para os usuários, com informações úteis sobre o transporte e sobre a cidade e/ou ajudando na segurança interna no ônibus.

7. Tecnologia para a automação

Existem várias tecnologias disponíveis, chegando até as mais sofisticadas e caras, os chamados cartões inteligentes, com e sem contato. A tecnologia chamada de bilhetagem automática consiste na comercialização e distribuição de dispositivos eletrônicos ou magnéticos (cartões, bilhetes ou fichas) capazes de controlar os créditos de viagens realizadas pelos usuários do sistema de transporte coletivo. Existe a possibilidade de disponibilizar outros serviços para os usuários, com o mesmo cartão, dependendo da tecnologia utilizada.

Normalmente, é instalada no interior dos ônibus uma máquina validadora das tarifas arrecadadas, que tem a função de ler e processar as informações e liberar a catraca em caso de consistência e validade das informações recebidas, debitando um crédito de viagem no cartão ou bilhete do usuário.

Ao final da operação, todas as informações são transferidas a uma central de processamento do órgão gerenciador do sistema de transporte e para as empresas e, possivelmente, para os sindicatos e usuários, para controle e acompanhamento da operação.

8. Dinâmica atual

O processo de automação torna-se cada vez mais irreversível, como pode se constatar pela multiplicação de capitais e municípios com sistemas em fase de implantação ou já operando plenamente. A capacidade dos sindicatos de manter os empregados tende a declinar, na medida em que a redução dos custos se tornar vital para os empresários por necessidades impostas pelo acirramento da concorrência no setor, queda de lucratividade, e de passageiros transportados, como se verifica nas grandes capitais brasileiras. Hoje se assiste a uma corrida cada vez mais intensa, visando a substituição do modelo de arrecadação tarifária em seus sistemas de transporte público, cuja base está estruturada na figura do cobrador, por um modelo automatizado de cobrança tarifária, que pode dispensar expressivo contingente dessa mão-de-obra, em muitas das principais cidades brasileiras.

Em pleno aprofundamento, o processo de substituição do modelo de arrecadação tarifária, na maioria dos casos, tende a produzir elevado desemprego nesta atividade, a despeito de propaladas garantias dadas pelos gestores destes sistemas, quanto ao emprego daqueles trabalhadores afetados.

No início desta década, o modelo de arrecadação tarifária automatizada atingiu os ônibus que operam em corredores segregados na região metropolitana de São Paulo (inicialmente em Santo André, São Bernardo e Diadema), utilizando para tanto tecnologia semelhante àquela experimentada nos metrô.

A estatal Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), responsável pela substituição do modelo de arrecadação na região, inicialmente, retirou os cobradores do interior dos ônibus e os colocou em cabinas distribuídas ao longo dos trechos percorridos pelos ônibus, onde estes passaram a desempenhar funções de venda de bilhetes.

Embora previsível, a frequência com que ocorriam assaltos a estes postos, quase sempre resultando em agressões e violências físicas, tornou insustentável a manutenção destes trabalhadores naqueles moldes. Como a empresa não tinha nenhum plano de aproveitamento ou reutilização desses cobradores, demitiu-os.

É interessante ressaltar que esta estatal recebia fortes subsídios do governo do estado para manter a atividade de transporte de passageiros. Em alguns momentos, o subsídio era equivalente ou mesmo superior a 30% do valor da tarifa cobrada do usuário. Estimase que a economia gerada com essas demissões represente aproximadamente 22% do custo total do sistema (DIEESE, BO n. 208, set./1998).

Outra experiência foi realizada na cidade de Sorocaba-SP, no ano de 1991, onde a implantação de mecanismo automatizado de arrecadação tarifária em sua frota, composta por 288 ônibus, culminou na demissão de mais de quinhentos cobradores. Inicialmente, houve uma forte queda de receita (em algumas linhas que atendiam às regiões periféricas, chegava à cerca de 30%), pois a ausência do cobrador desinibiu as pessoas que acabavam pulando a catraca, onde estava o validador, e não pagando a passagem. Em outras linhas, chegou-se a verificar roubo dos equipamentos receptores das fichas utilizadas como validadoras da viagem.

A empresa responsável pelo gerenciamento desse sistema detectou, com a ausência do cobrador, tendência de sobrecarga de tarefas para o motorista e, como medida compensatória, concedeu a estes reajustes de 5% nos salários. Interessante notar que isso vem de encontro a um dos objetivos de natureza social que era a melhoria da

qualidade para os operadores; é preciso ser lembrado, porém, que, nesse caso, o cobrador está excluído do sistema, o que provocou o acúmulo de tarefas para o motorista. (DIEESE, BO n. 208, set./1998).

Posteriormente, foram introduzidas alterações com o propósito de conferir maior segurança ao novo sistema de arrecadação, muito embora, com estas providências, não se tenha alcançado o objetivo de eliminar a evasão de passageiros.

Em relação aos trabalhadores descartados neste processo, o plano fazia referência ao fato de que a gerenciadora estava "*preocupada com o aspecto social e com o destino dos cobradores*" e "*estudou diversas formas de reaproveitamento destes profissionais*". São relacionadas, no seu plano, ações que estariam consistentes com suas preocupações sociais:

- a) remanejamento de cobradores para outras funções;
- b) aviso prévio duplo e especial atenção àqueles com tempo próximo à aposentadoria.

Não obstante os propósitos anunciados, o resultado colhido, após a completa implantação do programa, foi a consumação da perda de mais de quinhentos postos de trabalho, a demissão da maioria dos cobradores e uma redução de aproximadamente 20% no custo tarifário que, entretanto, não foi repassada para a tarifa (DIEESE, BO n. 208, set./1998).

A implantação da catraca (bilhetagem) automática no sistema de transporte urbano por ônibus de Campinas, até agora, interferiu pouco no emprego desta atividade. Ao contrário de Sorocaba-SP, houve uma concreta e ativa interferência institucional que resultou na promulgação de uma lei municipal de explícito conteúdo protecionista. Os postos de trabalho ameaçados de extinção com a substituição do antigo modelo de arrecadação tarifária seriam preservados.

A Lei Municipal não somente impediu a redução do custo total do sistema em aproximadamente 20% (que seria alcançado através do fechamento de 1.600 postos de trabalho) e foi além, condicionando a implantação deste novo modelo, recheado de tecnologia microeletrônica, à prática de um verdadeiro sistema de integração temporal. Este sistema permite, por um lado, a consecução de vantagens para o usuário, que com uma única tarifa poderia realizar vários deslocamentos em um determinado intervalo de tempo (75 minutos), e, por outro, impõe um inevitável aumento relativo do custo total, especialmente na fase de implantação (compra de equipamentos e adequações necessárias). (DIEESE, BO n. 208, set./1998).

Permitiu também que os benefícios financeiros gerados pelo processo de venda antecipada de bilhete fossem incorporados pelas empresas, em decorrência da centralização desse processo no sindicato das empresas prestadoras do serviço.

O projeto de automação da arrecadação tarifária no sistema de transporte por ônibus não é recente. Desde o início, no período entre 1989 e 1992, foi discutida a possibilidade de criar um sistema automatizado de arrecadação tarifária, fundamentalmente centrado no objetivo de criar as condições técnicas para a realização da integração tarifária entre os vários modais existentes (trens, metrô e ônibus). (DIEESE, BO n. 208, set./1998).

Entre as intenções, pensava-se na possibilidade de realizar a integração temporal, ou seja: com uma única tarifa o passageiro poderia freqüentar mais de um itinerário, limitado a um tempo não dimensionado naquela oportunidade. Fazia referência ainda ao reaproveitamento do cobrador em órgãos da administração municipal ou mesmo como informantes no interior do ônibus.

Em São Paulo, no período entre 1993 e 1996, o projeto ganhou conformação e velocidade. Desenvolvido em meio a uma pesada intervenção no sistema de transporte por ônibus neste período, culminou com a privatização da Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC), responsável pela gestão de todo o sistema de transporte por ônibus e operadora de 3 mil dos 11 mil ônibus da frota total. Esta intervenção resultou em 25.500 trabalhadores demitidos, dos quais aproximadamente 12 mil foram reaproveitados pelas empresas sucessoras. (DIEESE, BO n. 208, set./1998).

Ao término do processo de privatização, os equipamentos eletrônicos destinados à captação de informações quantitativas relacionadas à operação (fiscais eletrônicos), que são parte integrante do sistema de automação, foram implantados. Entretanto, a colocação das catracas eletrônicas sofreu forte resistência de parte dos trabalhadores e recorrentemente teve seu calendário de implantação revisto e adiado no período.

Afetada pela forte crise financeira originada no período anterior, a prefeitura passou a impor aos empresários maiores atrasos de pagamento decorrentes do custo do serviço não coberto pela tarifa. As alegações oficiais agora estão calçadas na obsessiva idéia de reduzir os recursos públicos alocados para a prática do subsídio à tarifa, que chegou a consumir, em média, 20 milhões de reais/mês. E é fundamentalmente a possibilidade de economizar esses recursos que motiva e apressa os atuais gestores na direção proposta, na medida em que a adoção do novo modelo de arrecadação possibilita retirar do custo tarifário cerca de 24 milhões de reais/mês (quantia definida na planilha de custo para o pagamento dos salários dos cobradores) (DIEESE, BO n. 208, set./1998).

Um decreto municipal da cidade de São Paulo cita claramente a extinção da função de cobrador em um futuro breve e um possível remanejamento, em condições mínimas, dos mesmos para outras funções no sistema, ao passo que a lei de Campinas parece bem mais protecionista e prevê a manutenção do cobrador no sistema, garantindo, explicitamente, que o posto de trabalho não será extinto.

Posteriormente, foi editada uma portaria pela Secretaria Municipal de Transportes, estabelecendo normas complementares e necessárias à implantação das medidas previstas no decreto. Nessa portaria, se prevê a prioridade na contratação para os cobradores que serão inscritos em um cadastro. Esses profissionais serão submetidos a um programa de requalificação profissional, chamado Programa de Valorização Profissional (PVP). (DIEESE, BO n. 208, set./1998).

Os cobradores continuarão, até então, com o vínculo empregatício com as empresas, que, portanto, arcarão, em tese, com os custos que estes trabalhadores representam no sistema de transporte. A jornada de trabalho desses profissionais será prioritariamente destinada às atividades do PVP. Um quadro especial de funcionários será organizado, para o qual serão transferidos os cobradores desmobilizados da função.

Alguns condicionantes à permanência no programa, tais como a aceitação de colocação em atividade "compatível com a sua qualificação", contrapõem-se à aparente garantia de reciclagem (dirigida) dos profissionais, o que dá margem à precarização do trabalho, ou

mesmo uma brecha para as empresas, simplesmente, demitirem o cobrador. Desse modo, no início da implantação da catraca não se pode dizer que o emprego esteja garantido. Muito pelo contrário, a ameaça ao emprego está presente.

9. Futuro dos cobradores e motoristas dos transportes urbanos

Do lado dos trabalhadores, o setor de transportes urbanos tem a tradição de sindicatos muito fortes, com grande capacidade de mobilização, e que estão lutando para manter o emprego do cobrador e discutem, ainda, a sobrecarga de trabalho do motorista. A possibilidade de manutenção dos postos de trabalho ameaçados fica comprometida, à proporção que a tecnologia evolui e garante segurança ao sistema de arrecadação tarifária a ser implantado.

Esse comprometimento vai depender, fundamentalmente, da ação combinada entre a força de resistência mobilizada e a capacidade de negociação empreendida pelos sindicatos de trabalhadores junto aos poderes públicos e empresas locais. Elas poderão resultar em legislação protecionista, cujo resultado definirá o deslocamento da função que o cobrador desempenha hoje, capacitando-o e qualificando-o para ser um verdadeiro agente do sistema de transportes, prestando informações aos usuários sobre itinerários das linhas, horários e roteiros turísticos, ou mesmo um elemento importante para garantir a segurança dentro dos veículos.

A função de fiscal/despachante estaria, também, ameaçada, já que, dependendo da sofisticação do sistema a ser implantado, ele pode fornecer informações sobre oferta e demanda do serviço de transporte em tempo praticamente real. É uma função que ocupa poucas pessoas, mas não deixa de agravar a possibilidade de desemprego na categoria.

Por isso, uma discussão mais séria terá de considerar que existe um avanço tecnológico que estará cada vez mais difundido, num curto espaço de tempo. Essa é a tendência atual do emprego nos transportes urbanos.

Os benefícios que a nova tecnologia irá trazer, inclusive do ponto de vista da melhoria da qualidade do serviço para a população, e das necessidades impostas pela própria integração do sistema de transporte, deverão, certamente, produzir redução de custos tarifários para as empresas e/ou usuários ou ampliação das receitas das empresas de transporte. Não é certo, porém, de que esses ganhos sejam utilizados para reduzir a tarifa, deixando-a mais barata para a população usuária, e nem se traduza em investimentos no setor.

Ao contrário no que se previa, no caso de Sorocaba, não se verificou nenhuma redução de tarifa. Em São Paulo, o decreto municipal que define as regras da implantação não prevê o repasse para a tarifa dos benefícios gerados com a redução de custos. Em média, a redução nos custos pode chegar até 20%, variando em função das particularidades de cada município (em geral, entre 15% e 20% de redução do custo tarifário, pela exclusão do cobrador). (BNDES, Rel. Anual, 1999)

Com isso, o que se pode observar é que o sistema de transportes urbanos nas maiores cidades do Brasil tem sido fortemente afetado nos últimos cinco anos, em decorrência de vários fatores. Em primeiro lugar, a redução do número de passageiros verificada ao longo desses anos. Somente na cidade de São Paulo o transporte por ônibus perdeu, em média, 20 milhões de passageiros/mês. As causas podem ser atribuídas aos estímulos ao uso do transporte individual, até pelo seu barateamento, ineficiências do transporte coletivo (a velocidade média, que chegou a ser de 13 a 15 km/h, fica hoje entre 6 e 8

km/h; as empresas relutam em incorporar veículos com tecnologia que propiciam maior conforto aos usuários e operadores, alegando incapacidade financeira) e crescimento do transporte informal. Assim, as empresas estariam altamente interessadas na redução de custos e estes se tornam cada vez mais interessantes, também, para os usuários do sistema e para o poder público (Folha de São Paulo, 27/09/98, cd. 3, p. 3).

Estudo recentemente divulgado na *Folha de São Paulo* (27/09/98, cad. 3, p. 3), feito em nove cidades brasileiras: Belo Horizonte, Campinas, Curitiba, Goiânia, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo, pela Associação Nacional das Empresas de Transporte Público (NTU), revelou uma queda média de 9,1% dos passageiros em três anos, comum a todas as cidades pesquisadas. O Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK), um índice de eficiência global do sistema de transporte muito importante para as empresas, aponta uma queda de 16,7% no período, ou seja, além de andarem mais vazios os ônibus estão andando muito mais, o que encarece os custos do sistema. (Folha de São Paulo, 27/09/98, cd. 3, p. 3).

10. Conclusões

Para finalizar, vale ressaltar que, conforme análise da situação atual do emprego no país, observa-se que o contexto social e as relações de trabalho em que vêm ocorrendo as modificações na capacitação da mão-de-obra, tem como núcleo a diminuição dos postos de trabalho a curto, médio, e longo prazos. Existe a intenção de atribuir o desemprego à baixa qualidade da formação para o trabalho ou aos incipientes níveis de escolaridade do trabalhador. Essas explicações mascaram os fatores estruturais geradores de desemprego, como por exemplo, a insuficiência do crescimento econômico, o aumento da população em busca de trabalho e o desenvolvimento científico e tecnológico que poupa trabalho humano.

O desemprego traz como consequência uma série de mudanças que se traduzem na precariedade e na vulnerabilidade do emprego e do trabalho. As formas mais conhecidas, conforme já citado, são a crescente desregulamentação na contratação; na dispensa; os empregos temporários; em tempo parcial; compartilhados; e, em domicílio, com a extensão da jornada de trabalho; o aumento do trabalho infantil; a alta flexibilidade no desempenho de atividades; o incentivo à informalização; as formas precárias de remuneração; a diminuição do poder e representatividade sindical; o aumento da responsabilidade individual sobre o emprego, e a queda da solidariedade entre trabalhadores.

Sabe-se que o emprego é a materialização de uma relação social que se estabelece entre a força de trabalho e o capital, traduzida em várias formas de contratação e de remuneração, dentre as quais o assalariamento tem sido, até agora, a mais usual. No Brasil ainda é incipiente a articulação entre formação profissional e políticas públicas de educação e emprego. Portanto, acredita-se que iniciativas advindas do próprio trabalhador podem servir de variável benéfica no combate ao desemprego e entre elas se inclui a empregabilidade.

Bibliografia

- AMADEO, E. *Notas sobre políticas de emprego e mercado de trabalho no Brasil*. ILDEFES, (Policy Paper, 9) jan., 1994.
- BRIDGES, W. *Mudanças nas relações de trabalho*. São Paulo: Makron Books, 1995.

- CAMPERO. *Fato marcante e preocupante produtivo inovadores*. Constitui consenso amplo São Paulo 1993.
- DEMO, Pedro. *O Futuro do trabalhador no Brasil*. Brasília: OIT 1994.
- DIEESE. *Trabalho e reestruturação produtiva: 10 anos de linha de produção*. São Paulo, 1994.
- FORRESTER, V. *O Horror Econômico*. São Paulo: Atlas, 1997.
- GARDNER, E., GRAY, D. J., O'RAHILLY, R. ANATOMIA – ESTUDO REGIONAL DO CORPO HUMANO, traduzido sob a supervisão de Rogério Benevento, 4.a. edição, Editora Guanabara Koogan S.A., Rio de Janeiro, 1995.
- HANDY, Charles. *A era do paradoxo: dando um sentido para o futuro*. São Paulo: Makron
- INGRAHAM, Patrícia & ROMZEK, Barbara. (Coords.) *New paradigms for government*. San Francisco: Jossey-Bass, 1994.
- KURZ. A origem destrutiva do capitalismo: modernidade econômica encontra suas origens no armamentismo militar. *Folha de São Paulo*, 30. mar. 1997. p. 3, c. 5.
- KURZ, Robert. *O colapso da modernização: da derrocada do socialismo de caserna à crise da economia mundial*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993.
- MORIN, Edgar et al. *A decadência do futuro e a construção do presente*. Florianópolis: Editora da UFSC, 1993.
- NEGRI, T., VINCENT, J.M. *Paradoxes autour du travail*. *Futur Antérieur*, n.10, 1992.
- OSBORNE, David & GAEBLER, Ted. *Reinventado o governo*. Brasília: MH Comunicação, 1992.
- PASTORE, José. *Recursos humanos e relações do trabalho com ênfase no caso dos bancos*. São Paulo: BCB, 1995.
- RAMOS, Alberto Guerreiro. Modernization: towards a possibility model. In: BELING, W. A., TOTTEN, G. O. *Developing nations: quest for a model*. New Jersey: D. von Nostrand, 1981. p. 21-59.
- RIFKIN, Jeremy. *O fim dos empregos: o declínio inevitável dos níveis dos empregos e a redução da força global de trabalho*. São Paulo: Makron Books, 1995.
- SANTOS, Milton. A aceleração contemporânea: tempo mundo e espaço mundo. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A. de et al (org.) *Fim de século e globalização*. São Paulo: HUCITEC, 1994.
- SCHON, Donald A. *Beyond the stable state*. New York : Basic Books, 1971.
- SINGER, Paul. A precarização é causa do desemprego. *Folha de São Paulo*, 10 dez. 1995, p. 2, c. 2.
- THURLOW, Lester C. *O futuro do capitalismo*. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.
- TOFFLER, Alvin. *A Terceira Vaga*. Livros do Brasil, Lisboa, 1995.