



FACULDADE CATÓLICA DE ANÁPOLIS
INSTITUTO SUPERIOR DE EDUCAÇÃO
ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA

CNH – CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO POPULAR

**ALÉCIA VIEIRA CAIXETA
CARMEM CRISTINA BORGES DA SILVA
FLAVIANE ROSA NUNES DE OLIVEIRA**

**ANÁPOLIS – GO
2010**

ALÉCIA VIEIRA CAIXETA
CARMEM CRISTINA BORGES DA SILVA
FLAVIANE ROSA NUNES DE OLIVEIRA

CNH - CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO POPULAR

Relatório apresentado à Coordenação do Curso
de Pós-graduação em Gestão Pública da
Faculdade Católica de Anápolis.
Orientadora: Prof^ª. Esp. Adriana Valle Vieira

**Anápolis – GO
2010**

ALÉCIA VIEIRA CAIXETA
CARMEM CRISTINA BORGES DA SILVA
FLAVIANE ROSA NUNES DE OLIVEIRA

CNH - CARTEIRA NACIONAL DE HABILITAÇÃO POPULAR

Anápolis, _____ de _____ de 2010. Nota _____

Banca Examinadora

Adriana Valle Vieira
Especialista
Orientadora

Maria Inácia Lopes
Mestre
Convidada

Agradecemos aos professores pela dedicação,
e aos nossos familiares pelo apoio e atenção
dispensados.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	1
2. DESENVOLVIMENTO	4
3. CONCLUSÃO	15
4. BIBLIOGRAFIA	16

1. INTRODUÇÃO

O desemprego não é algo novo, ele existe desde o início da civilização e vem crescendo até os dias atuais. São várias as conseqüências do desemprego, boa parte delas não atinge somente a um indivíduo, mas a uma sociedade em geral.

O desemprego é principalmente uma conseqüência do desenvolvimento tecnológico, mas também é fruto da estrutura da sociedade capitalista, onde alguns são privilegiados e a maioria, excluída das benesses da civilização.

Em relação ao desenvolvimento tecnológico, as empresas assim como os trabalhadores, estão ajustando-se a ele. Não é somente nos países subdesenvolvidos que o desemprego acontece, até mesmo os países de primeiro mundo passam por ele, não sendo, portanto, um problema unicamente dos governantes e, sim de toda uma sociedade, pois impulsiona o aumento da criminalidade, dos roubos, acarretando, ainda, a diminuição da economia, haja vista que sem renda não há demanda.

Mas cada pessoa tem o seu diferencial, o conhecimento. Ele é um fator de produção importantíssimo, uma vez que neste mundo globalizado o homem deve sempre buscar o conhecimento e a profissionalização, ou seja, aprimorar-se cada vez mais que o tornará capacitado para enfrentar o desenvolvimento tecnológico.

Os acidentes de trânsito e as variáveis que os circundam, tais como comportamento humano, tecnologia, engenharia de tráfego, entre outras, têm sido foco de preocupação social. A deficiência do sistema de transporte público e o aumento populacional, por exemplo, têm estimulado o uso do carro.

Embora o Código Nacional de Trânsito, em vigor desde 1998, constitua um marco no controle dos acidentes, deve-se alertar para a reversão da tendência decrescente dos acidentes de trânsito, principalmente em razão do excesso de veículos nas grandes cidades, da falta de infra-estrutura urbana, da pressa das Auto Escolas em formar condutores, os quais contribuem diretamente para o atual caos no trânsito brasileiro, o que tendem a aumentar ainda mais o número de acidentes com condutores e pedestres.

Pode-se, portanto, dizer que, as Auto Escolas Brasileiras não primam por dar uma educação de trânsito eficiente, preocupam-se em auferirem maiores rendimentos com mais alunos.

Diante disto, o comportamento no trânsito têm sido objetos de estudo, tanto no campo das ciências do comportamento humano quanto na saúde pública.

Facilitar o acesso a Carteira Nacional de Habilitação para as camadas mais pobres é um ato de cidadania, e, também, atitude voltada à integração de milhões de indivíduos que estão à margem da sociedade, portanto para aqueles que gostariam de ser motoristas, mas sua renda não o permite.

A proposta básica do Projeto é demonstrar que a CNH Popular é um projeto inovador, que foge da simples normatização de um conjunto de regras para obtenção de um documento profissional sem maiores custos, para ir mais adiante, tornar-se uma iniciativa de alcance altamente social, referendando novas posturas administrativas que contemporizem a necessidade de legalizar atividades de cunho profissional num conceito de justiça social.

Em termos de divulgação, o presente relatório pretende produzir um texto que seja adequado à análise de pesquisadores sociais, demonstrando que iniciativas de cunho de integração social, não são somente assistencialistas, mas devem também objetivar a possibilidade dos mais carentes, conseguirem os benefícios da civilização moderna através da redução dos custos inerentes a obtenção da carteira de motorista.

Entendemos que no Brasil, o contexto ainda é de grande negação dos direitos, sendo evidenciadas importantes lacunas em relação à população mais pobre, em termos de acesso a serviços básicos (saúde, educação, trabalho, moradia etc.), mesmo com adoção de políticas de garantia de renda mínima para um grande número de famílias.

O objetivo deste relatório é o de demonstrar que a CNH Popular é um fator que possibilita o acesso das pessoas de baixo poder aquisitivo à obtenção da primeira CNH nas categorias A, B, AB, C e D, e ainda, a mudança de categoria.

Pois o objetivo é profissionalizar as pessoas para que elas tenham um melhor acesso ao mercado de trabalho.

Igualmente, os objetivos específicos, tentam demonstrar o alcance social do CNH Popular, como instrumento de combate ao desemprego; ao mesmo tempo que verifica quais as vantagens de aplicação desse programa em Goiás e sua viabilidade no combate à exclusão social no Estado.

Desta feita, o presente relatório visa demonstrar, em suas linhas gerais, que o Programa Popular de formação, qualificação e habilitação profissional de condutores de veículos automotores, tem como finalidade - possibilitar a obtenção da CNH e mudança de categoria gratuitamente às pessoas de baixo poder aquisitivo.

Justifica-se, no entanto este relatório em função de que a CNH Popular é um programa novo, pouco divulgado pela mídia, dificultando, assim, o acesso daqueles que realmente podem-se beneficiar com ele.

Além do mais, um trabalho sobre este tema pode ser importante, à medida que estimula o debate sobre a baixa renda dos brasileiros, no que diz respeito a formulação de políticas públicas e estudos que viabilizem o acesso por programas e projetos sociais de inclusão da população que está a margem da sociedade .

Finalmente, pretende-se demonstrar que o Estado de Goiás, apesar de estar entre os que possuem maior diferenciação social (pobres e ricos), busca minimizar essas desigualdades com o desenvolvimento de políticas de inclusão social inovadoras, fugindo de estereótipos assistencialistas para referendar iniciativas legais que permitam o acesso dos mais carentes às benesses da civilização.

Segundo a ONU – Organização das Nações Unidas, Goiânia é apontada como uma das quatro cidades mais desiguais do Brasil, Goiânia lidera grupo das cinco capitais brasileiras (Brasília, Fortaleza, Curitiba e Rio de Janeiro) mais desiguais do mundo, ao lado de cidades da África e da Colômbia. O que reforça a busca por políticas que possam minimizar estas diferenças.

A obtenção de Carteira de Motorista, ou Carteira Nacional de Habilitação, é um processo que requer do solicitante uma renda considerável, pois seus custos são elevados. Cria-se, assim, uma dicotomia entre aqueles que podem obter o documento e os que ficam excluídos pela incapacidade de pagarem um curso na Auto Escola. Como resultado, a habilitação para conduzir veículos no Brasil se tornou um privilégio de classes sociais mais abastadas, ou àquelas que são estruturadas em níveis médios, não havendo possibilidade de participantes de estratos sociais carentes utilizarem veículos automotivos, obedecendo às Leis do Trânsito.

A CNH Popular é uma nova maneira de se enfrentar esta problemática, haja vista que possibilita que as camadas sociais carentes tenham os mesmos direitos de outras, no que se refere ao direito de dirigir um veículo no Brasil. Sendo assim, é uma iniciativa de profundo alcance social e de inclusão para milhões de brasileiros. Uma vez que o objetivo é focar na qualificação profissional, para gerar condições de empregabilidade das pessoas.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1. Carteira Nacional de Habilitação (CNH)

A Carteira Nacional de Habilitação - CNH é um documento que legaliza um condutor de veículo automotivo, permitindo que ele possa utilizá-lo, de forma respeitadora, de acordo com as leis de trânsito em nosso país.

A CNH é um documento oficial que no Brasil atesta a aptidão de um cidadão para conduzir veículos, sendo de porte obrigatório ao condutor de veículo. A CNH atual contém fotografia e os números dos principais documentos do condutor, servindo como documento de identidade em todo o território nacional.

O surgimento da CNH é a demonstração da maturidade organizacional do trânsito no Brasil, pois antigamente a questão da Carteira de Habilitação era pouco relevante, não havendo maiores preocupações, seja por parte das autoridades, seja por parte dos próprios motoristas.

Para conduzir um veículo é imprescindível estar devidamente preparado e habilitado. Portanto, a CNH é um documento emitido pelo Detran que autoriza o indivíduo que a porta a dirigir veículos automotores no Brasil.

De acordo com o artigo 147 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), *“o candidato à habilitação deverá submeter-se a exames realizados pelo órgão executivo de trânsito, na seguinte ordem: de aptidão física e mental; escrito, sobre legislação de trânsito; de noções de primeiros socorros, conforme regulamentação do CONTRAN e de direção veicular, realizado na via pública, em veículo da categoria para a qual estiver habilitando-se”*.

As condições para tirar a primeira habilitação são: saber ler e escrever, ser penalmente imputável, maior de 18 anos e ter sido aprovado nos exames médico e psicológico nas clínicas credenciadas ou no próprio órgão, e nos exames teórico e prático. Após conquistar a CNH, o motorista recebe uma licença provisória, válida por um ano. Logo após um ano, o motorista recebe sua carteira definitiva.

2.1.1 Histórico

O atual modelo deste documento surgiu em período recente. O antigo modelo, criado em 1987, era chamado de PGU (Prontuário Geral Único), continha menos informações e não incluía a fotografia do condutor, o que dificultava a fiscalização do trânsito.

Ressalte-se, neste contexto, que o antigo PGU não tinha valor como documento de identidade. Para efeitos de sua validade, quando abordado, o motorista era obrigado a apresentar sua carteira de identidade juntamente com ele. A partir de 2009, elaboraram-se os parâmetros que possibilitaram o surgimento da nova CNH.

É o número de registro da Carteira Nacional de Habilitação do modelo antigo documento roxo e sem fotografia, emitido entre janeiro de 1981 e setembro de 1994.

2.2 Uma CNH acessível às camadas populares de baixa renda

Infelizmente no Brasil existem dicotomias que afirmam que o que é válido e moderno para uma determinada situação não o é para outra, um exemplo disso é a CNH que em função de seus custos elevados, não se torna acessível à maioria da população e, por consequência, priva-se o indivíduo de um direito constitucional, conforme consta de seu Art. 5º “Todos são iguais perante a Lei”.

O custo médio para se tirar uma CNH no Brasil, varia de Estado para Estado, Auto Escolas, exames psicotécnicos, entre outros requisitos. Chega à média geral de 800,00 (oitocentos) a 1000,00 (mil) reais.

Como exemplo, temos o custo de uma CNH em Três Lagoas, estado de Minas Gerais. No início deste ano, o custo médio de uma habilitação cumprindo a carga horária básica (2h horas/aula), ficava entre R\$ 700,00 (setecentos) e R\$ 950,00 (novecentos e cinquenta) reais – que poderia aumentar, caso o aluno necessitasse de mais aulas. Em levantamento informal nas seis auto-escolas do município, uma aula prática de carro (avulsa, à vista) custava em média R\$ 25,0 (vinte e cinco reais) de moto R\$ 20,00 (vinte reais) (MASSUNARI, 2010, p. 01).

Obviamente que em tal contexto, nem todos os motoristas podem obter a CNH, pois ainda temos um quadro de subdesenvolvimento em nossa sociedade, daí o surgimento de iniciativas no Poder Legislativo com projetos de lei para que a CNH ou a mudança de categoria possa ser uma realidade para as classes sociais mais carentes em nosso país.

Para ele "as pessoas mais carentes ficam assim sem opções, encaminhando-se para um regime de exclusão do mercado de trabalho e, principalmente, para a condução de veículos sem a habilitação devida, criando dano iminente à segurança e à vida das pessoas, ocasionando mortos, feridos, bem como alta demanda pelos serviços de saúde pública", o alto custo para a aquisição da CNH, desestimula as pessoas de baixa renda a buscar a habilitação.

Além disso, Gilberto Brito informa que o trânsito, enquanto fonte de violência é responsável por aproximadamente 35.000 mortes por ano no Brasil, e que isso é um desafio de gestão para os governos estaduais. "Grande parte desta violência se dá pelo fato dos altos custos que devem ser despendidos no processo de habilitação, desestimulando as pessoas de baixa renda na busca da habilitação, o que pode levar muitos para a condução de veículos sem a habilitação devida, criando dano iminente à segurança e à vida das pessoas, ocasionando mortes, ferimentos, além da alta demanda pelos serviços de saúde pública",

2.3 CNH Popular

Foi a partir da consciência de que a CNH, no atual modelo, não é acessível a toda população em razão de seu custo, que legisladores de alguns Estados, como Pernambuco, criaram uma Lei que estabelece a chamada "CNH Popular", e no lastro dela, foram lançados programas populares direcionados a Condutores de Veículos de baixa renda através da Secretaria das Cidades, e DETRAN-PE. Criaram o Programa Popular de Formação, Qualificação e Habilitação Profissional de Condutores de Veículos Automotores, que vai possibilitar às pessoas de baixa renda o acesso gratuito ao processo para obtenção da primeira Carteira Nacional de Habilitação (CNH) e mudança de Categoria. A meta do programa é beneficiar seis mil pessoas, entre candidatos à Primeira Habilitação e condutores que já são habilitados e querem mudar para as categorias C e D.

Ao subsidiar a Primeira Habilitação e a mudança de categoria para as pessoas que não podem custear as taxas, exames e cursos para formação e qualificação de condutor, o Programa - amplia as chances de empregabilidade para significativa parcela da população. Podem-se inscrever beneficiários do programa Bolsa Família, alunos matriculados na rede pública que comprovem bom desempenho escolar, pessoas desempregadas há mais de dois anos cuja renda familiar mensal seja igual ou inferior a dois salários mínimos, além de egressos e liberados do Sistema Penitenciário.

Obviamente que tal programa tem um caráter social muito amplo, ajudando a combater a exclusão social de trabalhadores de baixa renda, tendo em vista o quadro de desvantagem econômica e desigualdade social da região nordestina.

Pode-se dizer que o capitalismo, ocasiona a divisão social, haja vista que é disso que ele se alimenta e se reproduz. Assim atitudes como estas do Estado de Pernambuco, voltadas a Programas Populares direcionados à obtenção de CNH sem custos, podem ser incluídas como iniciativas de integração social, havendo, portanto, uma equalização entre a

realidade capitalista e a realidade social de uma das mais pobres regiões do país, quase sempre constituída de pessoas que têm pouca ou nenhuma renda, objetivando uma maior harmonia junto aos extratos sociais do Estado.

2.4 CNH Popular como fator de combate ao desemprego

Sendo uma iniciativa de caráter altamente social, entendemos ser a CNH Popular é um programa de combate a exclusão social em razão de permitir, de maneira mais eficaz, combater o desemprego estrutural ou rotativo, junto a camadas populares de baixa renda e, geralmente, de baixa qualificação técnica.

Sem embargo, um dos grandes problemas da humanidade, em particular nos países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento (como o Brasil) é a questão do desemprego. Na verdade, apesar do enorme progresso técnico da humanidade, estão diminuindo as ofertas de emprego em todo mundo e isso é resultado do que se denominou “desemprego estrutural”, mas também por falta de capital de economias menos desenvolvidas.

O desemprego estrutural é um tipo de desemprego em que não somente extingue a vaga na firma, mas também o posto de trabalho que é substituído por uma máquina ou computador. Tudo em razão das grandes mudanças tecnológicas do mundo atual, uma vez que tais movimentos de transformação produtiva ocorrem em função do lucro e não da redução da jornada de trabalho com distribuição de renda, da manutenção do emprego e da cidadania, provocando, por um lado, a concentração da renda e, por outro, o aumento da pobreza e da exclusão social.

A exclusão social e a marginalização são intensas nas camadas mais carentes. A exclusão é muito forte entre as minorias e origina diferentes grupos de excluídos. Assim, temos a exclusão social do negro, dos jovens, dos índios etc., todos eles formando diversas camadas sociais que merecem plena atenção. Iniciativas como as da implementação da CNH Popular podem minorar esta dramática situação, pois permite aos possuidores desse documento adentrarem a um mercado de trabalho onde veículos automotivos são referência cada vez mais marcante nos centros urbanos.

A quem diga, que as políticas sociais compensatórias criaram um novo modelo de clientelismo político associado ao controle dos cadastros e à cooptação dos movimentos sociais: chamado modelo “assistencialista” no qual perpetua a dependência dos beneficiados, e estabelece uma divisão na classe trabalhadora entre os que recebem e os que não recebem sem trabalhar: No entanto, não entendemos assim, entendemos que é necessário intervenção

estatal, afim de que haja uma maior distribuição de oportunidades no mercado de trabalho pelas pessoas menos providas de recursos financeiros.

2.5 Viabilidade da implementação de um projeto de CHN Popular em Goiás

2.5.1 Dados sociais, econômicos e históricos do Estado de Goiás

Com uma área de 340.086,70 Km² e 5.210.335 de habitantes, o Estado de Goiás é um verdadeiro Estado-país (a Inglaterra tem 244.110 Km² e a Alemanha 356.970 Km²) e vem apresentando mudanças em sua estrutura econômica que se reflete em índices de crescimento e desenvolvimento dignos de uma análise um pouco mais detalhada.

Dados geográficos e históricos do Estado de Goiás, ao contrário da maioria das unidades Federativas brasileiras, teve um ciclo econômico inverso: foi rico no passado, decadente até início do século XX e desenvolvido após a inauguração de Brasília.

No século XVIII surge o Estado de Goiás, a partir da epopéia da mineração, quando levas de bandeirantes adentraram-se ao Centro Oeste em busca de ouro sendo que naquele tempo, grandes jazidas deste mineral afluíam em rios goianos.

Até fins do séc. XVI as explorações portuguesas no Brasil limitaram-se praticamente à orla litorânea. No centro oeste a caça ao índio, a busca de riquezas minerais e a catequese são os responsáveis pela penetração portuguesa. A duas correntes humanas se deve o desbravamento inicial da região, aos missionários oriundos do norte e aos bandeirantes do sul.

Já no séc. XVII, em função da catequese empreendida pelos jesuítas na Amazônia, missionários sob a chefia de Frei Cristóvão de Lisboa percorrem a área do Tocantins, onde fundam missão religiosa (1625), entretanto, as origens históricas de Goiás estão intimamente ligadas à corrida do ouro empreendida pelos bandeirantes paulistas.

A expedição do paulista Bartolomeu Bueno da Silva, filho do Anhangüera, João Leite Ortiz e Domingos Rodrigues do Prado, a qual, em troca da isenção de imposto da passagem dos rios da região, por três gerações, e outras vantagens, sai de São Paulo em 1722 para descobrir as ricas lavras de Goiás (1725), merecem registro especial, cujo objeto centrava-se em novas descobertas auríferas.

Os primeiros tempos de Goiás são marcados pelo aventureirismo. Abrindo caminhos e estradas e rechaçando os índios, os desbravadores povoam área imensa, onde a atividade mineratória irá absorver todos os braços livres ou escravos. A agricultura e a criação de gado

são de subsistência. O tumulto nas minas é freqüente. Paulistas e portugueses de um lado, e as capitanias do Maranhão e Grão-Pará, por outro, disputam a posse das lavras. O contrabando aurífero pelas vias fluviais e caminhos que demandam o exterior é habitual e acarreta o fechamento da navegação e da livre circulação pelas margens do Tocantins.

Em 1830 já se cogita em mudar a capital da província para o norte. A necessidade de tornar povoadas e regiões circunvizinhas aos rios Tocantins e Araguaia e a de propiciar condições de segurança e de abastecimento, vitais à efetiva instalação das comunicações fluviais com o norte, motivam o estabelecimento de registros, presídios militares e aldeamentos. Ao mesmo tempo em que se busca saída para o mar, através do Pará, pretende-se a comunicação fluvial com São Paulo, razão pela qual o rio dos Bois é explorado.

No mesmo ano de 1830 circula o primeiro periódico goiano. A Matutina Meia-Potense, de inspiração liberal. A partir de 1837 começa a circular o Correio Oficial. A população, que, no final do séc.XVIII, se mostrava estacionária e que em 1837 fora orçada em 117.446 habitantes, atinge em 1872 a casa dos 160 mil habitantes. Na condição de fornecedora de tropas e de viveres para os combatentes, Goiás participa ativamente da guerra do Paraguai.

A progressiva decadência de Vila Boa, após o surto mineratório leva o presidente José Vieira Couto de Magalhães a advogar a mudança da capital para a região do Araguaia (Leopoldina, em 1863). Isso só foi possível, graças à atuação dessa autoridade, o regular intercâmbio com o Pará, através do estabelecimento da navegação a vapor do rio Araguaia (1868) e, posteriormente, do Tocantins, até Belém.

Todavia, depois de um século de exploração desenfreada, esta riqueza quase desapareceu de nossa região, surgindo os primeiros povoamentos goianos à sombra de lavras de ouro, como o Araial de Meia Ponte (Pirenópolis). Diante do desaparecimento do chamado ouro do aluvião, surge a pecuária e a agricultura goiana. Todavia, ocorreram outros minerais que haveria futuramente, de estabelecer uma base mineradora em nosso Estado, uma das mais poderosas do Brasil, como minérios radioativos em Mara Rosa, Nióbio, em Catalão, Níquel, Zinco e Alumínio na região de Niquelândia, entre outros locais.

Com a inauguração de Brasília, nos anos 60 do século passado, surge um novo ciclo de crescimento goiano, quando começa realmente a industrialização de maneira planejada, em nosso Estado.

Há pelo menos uns trinta anos, o Estado de Goiás, vem adotando políticas de incentivos fiscais, o que tem atraído uma série de investimentos gerando um nível importante

de emprego e renda dentro do território, e vem acompanhado por um considerável crescimento demográfico basicamente urbano.

Entretanto, o crescimento do PIB goiano ainda tem registrado uma idéia maior de desenvolvimento regional dentro do próprio estado, produzindo tão somente ilhas de prosperidade para a classe mais provida de recursos.

2.5.2 Crescimento urbano, periferia e desemprego.

Com o desenvolvimento do Estado, surgem os primeiros grandes problemas sociais em nossa sociedade, notadamente pelo “inchaço” de Goiânia, Anápolis e outras cidades que recebiam indústrias. Tem se espalhado em quase todas as partes do Brasil, principalmente em função da facilidade dos transportes e também pela migração da população do Norte para o Centro Oeste, Sudeste e Sul.

A ocorrência de um rápido desenvolvimento tecnológico nestas últimas décadas, vem acompanhado do crescimento considerável do índice de desemprego, ocorrendo em vários países do mundo, inclusive a maior economia do planeta, os Estados Unidos, uma grande mobilidade em todos os níveis, no processo de trabalho, cerca de 26 milhões de pessoas mudam de emprego a cada ano e por conseqüência, 42 milhões de pessoas mudam de casa (COHEN (1998,10).

Esse fenômeno não foi ausente em Goiás, pois com o desenvolvimento industrial e a agroindústria no campo, grandes levas de trabalhadores rurais veio para as cidades, provocando um aumento demográfico acentuado e também problemas urbanos sociais, como a favelização periférica das mesmas, criminalidade e, principalmente, desemprego pela falta de qualificação técnica da maioria dessas pessoas.

Hoje, o Brasil passa por intenso processo de desenvolvimento econômico e social, principalmente após a sintonia entre políticas sociais e econômicas do Governo Lula. Mas, assim mesmo, o desemprego, notadamente o estrutural (aquele que substitui o posto de trabalho pelo surgimento da tecnologia da informática), está crescendo. A solução do problema será, em curto prazo, criação de vagas em atividades simples e que não exijam muita competência técnica sofisticada, como motorista, entregador motorizado, entre outras atividades que utilizem um veículo como fator determinante.

Há de se pensar ainda que a população em busca de maiores oportunidades, se aglomera nos grandes centros urbanos, principalmente na capital de Goiás - Goiânia, fator que potencializa o desemprego uma vez que há demanda e os empregadores estão cada vez mais

exigentes nas contratações, o que torna imprescindível a mão de obra qualificada e portanto a importância de mais um fator de empregabilidade, a carteira de motorista.

2.6 A implementação da CNH Popular como contribuição ao combate ao desemprego em Goiás.

O desemprego provoca a fragilização do indivíduo desempregado perante a sociedade e sujeito, prejudicando sua integridade como cidadão e de sua família. Assim, uma das obrigações maiores dos governantes é criar condições para que haja abundante oferta de postos de trabalho, além de qualificar quem procura emprego.

Muitos desempregados sabem dirigir, mas não têm habilitação para isso e, como são sabidas, quase todas as firmas, hoje em dia, exige carteira de motorista para quem solicita preenchimento de vaga. Isto está em sintonia com a modernidade da economia onde dirigir faz parte do cotidiano das pessoas e também de quem trabalha. Portanto, quem é possuidor de uma CNH tem vantagens no momento de procurar um emprego. Se ocorrer uma massificação do CNH Popular, obviamente que mais desempregados poderão ter chances de conseguir uma colocação do atual e exigente mercado de trabalho.

Conclui-se, portanto, que o CNH popular é um valioso instrumento de combate ao desemprego em camadas sociais carentes. Goiás, fazendo parte de um contexto geográfico, institucional, social e econômico que forma o Brasil, também tem suas altas taxas de desemprego, assim, governantes que implementarem o CNH Popular, estarão contribuindo para a melhoria de nossos índices de desempregos.

Sabemos que uma das questões que poderão reduzir o desemprego no Brasil e em Goiás, envolve o crescimento econômico. E, o crescimento econômico poderá ser alavancado a partir de políticas sociais que gerem emprego e renda.

2.6.1 Dados do trânsito de Goiás

De acordo com o DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito de Goiás, as cinco infrações mais cometidas são: Excesso de velocidade, Desobediência do sinal vermelho ou da parada obrigatória, Uso do telefone celular, Dirigir sem carteira de habilitação ou permissão e Estacionar em local proibido (DETRAN-GO, 2009).

O Detran-GO divulgou que 5.259 carteiras foram apreendidas no Estado entre janeiro e dezembro de 2008. Só em Goiânia foram 4.816. Os dados também mostram que a maioria das infrações é cometida pelo sexo masculino.

Em Goiânia, foram registradas 8.332 infrações cometidas por homens entre 18 e 25 anos. Ao acrescentar o restante dos municípios goianos, o número sobe para 19.695. As mulheres, na mesma faixa etária, são responsáveis por 3.945 infrações no Estado e 2.270 na Capital. (DETRAN-GO 2009).

De acordo com o Detran-GO dirigir sem habilitação é a 4ª infração mais cometida. Entre janeiro e dezembro de 2008, foram contabilizadas 25.183 pessoas que estavam dirigindo sem habilitação ou permissão no Estado. Em Goiânia foram 6.154 pessoas. (DETRAN-GO - 2009).

2.7 Viabilidade do CNH Popular em Goiás

O maior objetivo da CNH Popular, no dizer de seus criadores é inserir pessoas de baixa renda no mercado de trabalho, possibilitando que elas tenham acesso a veículos automotores, fator importante para o mercado de trabalho (DETRAN – PE, 2010).

Na verdade, o Sistema de Trânsito Nacional, de maneira indireta, nunca relevou esta questão, parecendo que a compra e uso de veículos automotores fosse privilégio de classes mais abastadas.

Hoje, o carro de passeio, caminhão, utilitários, entre outros veículos, faz parte da vida das pessoas, mesmo das que possuam baixa renda. E, muitas dessas pessoas, dependem de veículos automotores para sobreviver, como entregadores de pizza, verdureiros, moto-taxistas, vendedores informais, e uma infinidade de outras profissões que crescem a cada dia. Portanto, o carro, a moto e outros veículos, atualmente são um bem de consumo, mas também de sobrevivência para milhões de indivíduos.

O desemprego é um mal extremamente perverso que atinge também a juventude. O jovem nesta situação fica ao desesperado, pois não é capaz de não poder viver por si só, como também oferece a tentação da marginalidade, o que quase sempre ocorre. Além, obviamente, para o mundo das drogas e o parasitismo social. Se ocorrerem grandes progressos em relação ao aporte de cidadania para as camadas mais jovens da população brasileira, ocorreram também o fenômeno da globalização e a inserção do Brasil no mundo desenvolvido, acarretando à juventude um problema a mais: a especialização profissional progressiva.

A Formação Profissional, na sua acepção mais ampla, designa todos os processos educativos que permitam ao indivíduo adquirir ou desenvolver conhecimentos teóricos, técnicos e operacionais.

Na verdade, a Formação Profissional não é somente um processo voltado a instrumentalizar o indivíduo com conhecimentos voltados a uma profissão, mas é também um processo político, pois o faz refletir sobre si mesmo e sobre a sociedade como um todo. Além disso, ter acesso ao mercado de trabalho, com um veículo automotor, o indivíduo estará inserido em um processo de formação profissional, e é através desse trabalho que muitos indivíduos tiram seu sustento.

No caso da CNH Popular, ele deixa de ser simplesmente uma iniciativa de zerar o custo para o acesso à Carteira de Habilitação para milhões pessoas, mas é também um processo político, pois, se combatermos o desemprego, estaremos também contribuindo para a paz social em nosso País.

O problema do acesso a uma profissão no Brasil é um processo quase sempre fora da realidade do indivíduo de classes menos privilegiadas socialmente, pois não existem uma verdadeira integração entre quem quer trabalhar e as oportunidades oferecidas, entre meios profissionais de sustentação e a capacidade do indivíduo em consegui-los, como ocorre com veículos automotores para classes de menor poder aquisitivo.

Além do mais, qualquer que seja a atividade profissional de alguém, ela é um fato social, o trabalhador não pode se separar da sociedade e das pessoas que dela fazem parte. É neste sentido que ações como o CNH Popular são válidas, pois atingem diretamente o vivenciar do trabalhador, fazendo com que ele se torne mais afinado com sua realidade social e, a partir disso, tenha um embasamento técnico que possa levá-lo ao mercado do trabalho de forma digna e competente, interagindo com outros segmentos sociais de escala econômica maior. Na verdade, nunca podemos separar a atividade técnica, por exemplo, de justiça social, pois pouco pode adiantar a formação de grandes segmentos de jovens para o trabalho se eles não têm estrutura para competir com aqueles outros advindos de classes sociais abastadas. No mundo do trânsito este fenômeno é bem visível, pois dirigir um carro parece ser exclusividade de pessoas com renda maior, ficando os mais carentes, a mercê da sociedade.

No Estado de Goiás, onde existe uma diferenciação de classes sociais ainda muito aguda, a separação entre esses segmentos tende a aumentar em vez de diminuir. Tal fenômeno é perfeitamente visível a partir de pesquisas recentes pelo Fórum Urbano Mundial em relação à capital do Estado de Goiás (IBGE, 2009).

Goiânia é a cidade mais desigual do Brasil. No ranking mundial, a capital goiana aparece em 10º lugar. Os dados são do relatório apresentado pelo Fórum Urbano Mundial da Organização das Nações Unidas (ONU). Atrás de Goiânia aparecem na lista mundial, Belo Horizonte (13ª), Fortaleza (13ª), Brasília (16ª) e Curitiba (17ª). O documento o Brasil é o país com a maior distância social na América Latina. O Rio, na 28ª posição, e São Paulo, na 39ª, também são cidades com alto índice de desigualdade, de acordo com o relatório. Nove municípios na África do Sul lideram o ranking. As capitais da Nigéria, Etiópia, Colômbia, Quênia e Lesoto também estão entre as mais desiguais. No total, 138 cidades de 63 países em desenvolvimento foram analisadas. O relatório baseia suas conclusões no coeficiente Gini – cujos indicadores medem a concentração de renda de um país.

Segundo a assessoria de comunicação da ONU/HABITAT, realizado no ano de 2005, Goiânia, que apresenta o índice de 0,65 de desigualdade. Fortaleza e Belo Horizonte apresentaram o índice 0,61, esse índice equivale a atual situação de cada capital.

Tais índices de desigualdades refletem a formação social e institucional do Estado de Goiás, onde durante muitos anos, foi ele dominado por extratos oligárquicos, representados pelo latifúndio rural, refletindo-se, posteriormente, na própria formação da sociedade Goiana. Assim, encontramos grandes diferenças sociais no Estado, apesar dos esforços dos governantes em saná-las. A aplicação de novos instrumentos de cidadania e justiça social, como a CNH Popular, parece ser um dos eixos de melhores possibilidades de inclusão de pessoas no mercado de trabalho tanto no Brasil como em Goiás.

Esta pesquisa coletará dados bibliográficos referentes ao tema desenvolvido para o projeto. De acordo com Marconi (2002, p. 71) a finalidade da pesquisa bibliográfica é colocar o pesquisador em contato direto com tudo o que foi escrito, dito ou filmado sobre determinado assunto, inclusive conferências seguidas de debates que tenham sido transcritos por alguma forma, quer publicadas quer gravadas. A coleta de informações será levantada em artigos elaborados por profissionais da comunidade científica do ramo, livros, jornais, revistas especializadas e internet.

3. CONCLUSÃO

O CNH Popular é um projeto de grande alcance social, pois permite que muitos brasileiros que não possuem carteira de habilitação para dirigir veículos automotivos, insiram-se no mercado de trabalho em igualdade de condições com os que já possuem tal documento, através de projetos sociais com o intuito de fornecer gratuitamente a mesma a determinadas classes de pessoas que não tem condição financeira para adquiri-la.

Ainda, sabido por todos que cada vez mais são rigorosas as exigências do mercado de trabalho, quanto à qualificação profissional. Além de qualificação técnica, exigem também um elevado grau de escolaridade, além de carteira de trabalho e, em muitos casos, carteira de motorista. Entende-se isso porque é cada vez maior a inserção entre veículos automotores e atividades industriais e comerciais. Uma vez que, por exemplo, um operário, que tenha uma condução pode chegar mais facilmente à empresa, o qualifica perante seus empregadores.

Todavia, nem sempre é fácil um candidato a emprego possuir tal documento em razão dos altos custos que irá enfrentar nas Auto escolas e no Detran, neste contexto, nem todos podem usufruir dos benefícios que a CNH pode oferecer.

Dai a importância da implementação de programas como o CNH Popular, que facilitam o acesso de determinadas classes de pessoas menos providas de recursos financeiros a Carteira de Motorista para que facilitem seu acesso ao mercado de trabalho.

No Estado de Goiás, a implantação de tal projeto significaria um adendo a mais de busca plena de cidadania pelos goianos, notadamente numa região brasileira onde ainda imperam elevados índices de exclusão social e uma dicotomia violenta entre classes sociais. Mas somente a implantação desse projeto não vai resolver a problemática dos milhões de indivíduos que vivem com um mínimo de sobrevivência, e que, a partir desse documento, possa se qualificar em empregos com veículos motorizados.

Há de disponibilizar, também, uma massa de recursos para sua plena profissionalização em outras atividades que não sejam unicamente aquelas que exigem perícia no guiar e respeito às leis de Trânsito.

4. BIBLIOGRAFIA

- ABETRAN, B. F. Disponível: http://abetran.org.br/index.php?option=com_content&task=view&id Acesso : 15.08.2010
- CATTANI, A. D. Desemprego tecnológico. Trabalho e Tecnologia. – Dicionário Crítico. Rio de Janeiro, Petrópolis: Vozes, 1996.
- COHEN, David. A Empresa no Novo Milênio. Revista Exame – outubro 1998
- COTRIM, Gilberto. Educação para uma escola democrática: história e filosofia da Educação 2. ed. São Paulo: Saraiva, 1988.
- DUTRA, J. S. Gestão de Pessoas. Ed Atlas, 2010.
- DNPM GOIAS. <http://www.dnpm.gov.br/Acesso> : 15.08.2010
- FARIA, José Carlos. Administração: introdução ao estudo. São Paulo: Pioneira, 1994.
- GIL, A. C. Metodologia de Pesquisas. Ed Atlas, 1991
- Goiás Industrial. Disponível: www.goiasindustrial.com.br/, 2008. Acesso:15.08.2010
- MASSUNARI, L. Rotinas de Auto escola. <http://www.hojems.com.br/hojems/0,0,00,7328-57877>, p 01 de 02, Acesso 15.08.2010.
- OLIVEIRA, Pérsio – Sociologia, 21 ed. SP Ed. Ática, 2000.
- PALACIN, Luiz. Historia de Goiás, GO UFGO 1975.
- ROCHA, Luiz Osvaldo Leal da. Organização e Métodos: uma abordagem prática. 6º ed. São Paulo: Atlas, 1987.
- RIFKIN, Jeremy. O fim dos empregos. São Paulo: Makron Books, 1995.
- SANDRONI, Paulo. Dicionário de Economia, São Paulo: Ed Bets Seller 6 ed. 1995
- Secretaria da Indústria e Comércio de Goiás . Disponível em www.goias.go.gov.br, 2010
Acesso: 15.08.2010
- ZANONI, Eliane e BOGADO, Toscan Francielle. Planejamento social: serviço social. São Paulo, Pearson Education do Brasil, 2009.
- www.detran.pe.gov.br/, 2010. Acesso:15.08.2010
- DETRAN –www.detran.go.gov.br 2009 Acesso: 15.08.2010
- IBGE – www.ibge.gov.br, 2010. Acesso:15.8.2010