

4

Uma rede sucateada a caminho da privatização

De acordo com os objetivos deste estudo, faz-se necessário pensar, também, sobre as novas características do trabalho e o “modo de ser” da classe trabalhadora no cenário apresentado. Por essa razão, compreender as consequências do processo de privatização para os ferroviários do Rio de Janeiro, mereceu, no decorrer da pesquisa, especial atenção, já que a privatização e o sucateamento dos serviços de transporte ferroviário públicos, no Brasil, demarcam uma nova fase para a luta da categoria.

Para compreender melhor o processo que levou a uma maior complexidade e fragmentação da categoria, vale lembrar como se deu o caso da outorga da concessão dos serviços de transporte ferroviário no Rio de Janeiro, antes prestados pelo poder público, à iniciativa privada, o que trouxe consequências diretas para os ferroviários e os usuários de trem.

A concessão da exploração da maior parte dos serviços prestados pela Flumitrens foi a leilão em 15 de julho de 1998, depois de um conturbado processo de concorrência e alguns adiamentos obtidos, na justiça, pelo Sindicato dos Ferroviários da Central do Brasil e pela Associação dos Engenheiros Ferroviários – Aenfer, tendo em vista problemas com o edital de licitação, no que se refere à avaliação do patrimônio da empresa, condições de pagamento, entre outros. Esse processo já podia ser notado desde a década de 1980, quando teve início o desmembramento da RFFSA, como a preparação para a privatização do transporte ferroviário no Brasil.

4.1

Prelúdio da privatização – o sucateamento da malha ferroviária

Em 1984, foi criada, pelo governo federal, a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, com a missão de modernizar, expandir e implantar sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos, operando aqueles sob administração do governo federal, visando a ampliar a mobilidade da população e contribuir para o desenvolvimento dos setores produtivos da sociedade e para a melhoria da qualidade de vida nos centros urbanos¹.

¹ A CBTU foi criada em 22 de fevereiro de 1984, pelo Decreto-lei nº 89.396, vinculada à Secretaria Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes e das Comunicações, na

Estava separada, assim, a administração do transporte de carga da administração do transporte de passageiros, pelas diferenças que lhes são inerentes. Aí já se vislumbrava a preparação para o que ocorreu nos últimos tempos, ou seja, a separação do transporte de carga do transporte de passageiros acabou por colocar a RFFSA na rota de poderosos interesses econômicos privados, pois o transporte de cargas é fundamental para a realização efetiva dos lucros de determinadas empresas. Essa medida tornava o transporte ferroviário de passageiros vulnerável, tendo em vista que, com a ascensão do transporte rodoviário e aéreo, esse modal apresentou um declínio bastante significativo, a partir da década de 1960.

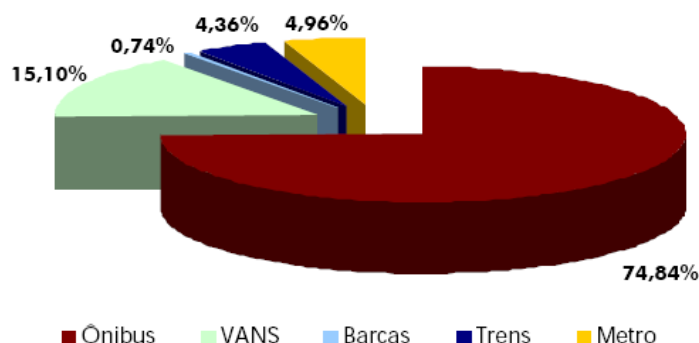
O que então parecia vir para atender certas necessidades da população e garantir dirigibilidade e transparência à administração da RFFSA, acabou não cumprindo tal proposta, e sim serviu como preparo para a privatização do transporte ferroviário no país. Por outro lado, enfraqueceu ainda mais essa modalidade de transporte no Brasil, que já vinha perdendo, de muito, para o rodoviário, até no transporte de cargas, ao contrário do que acontece na maioria dos países desenvolvidos. Chamo atenção, nesse ponto, para o problema ambiental e o custo social que isso acarreta². Refiro-me aos níveis inaceitáveis de poluição do ar, causada pelas descargas dos veículos rodoviários, sobretudo ônibus e caminhões, poluição sonora e aumento do caos urbano devido ao grande número de veículos particulares e coletivos, o que ocasiona grandes congestionamentos, além de outros inconvenientes que contribuem para a queda da qualidade de vida, como os tempos totais de transporte que, em alguns casos, no Rio de Janeiro, atingem mais de três horas de duração em um só sentido, além do alto custo das tarifas, que, hoje, têm praticamente o mesmo valor de uma passagem de ônibus municipal.

O gráfico, a seguir, mostra a divisão por modal, no sistema de transporte público da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ):

forma de uma Sociedade de Economia Mista, subsidiária da Rede Ferroviária Federal – RFFSA.

² Um dos maiores problemas da concentração urbana é o deslocamento das pessoas dentro do espaço urbano, o que, além de estar relacionado diretamente ao processo econômico (produtividade, custo operacional, por exemplo), refere-se também à qualidade de vida, de melhores condições de serviços e acessos aos mesmos, de tempo disponível para o trabalhador usar naquilo de seu interesse.

Gráfico n.º 4
Sistema de transportes públicos da RMRJ, segundo
divisão por modal, em 2005 (%)



Fonte: BNDES

Observa-se que o transporte efetivado por ônibus é o mais utilizado, e que poderia ser revertido, pelas razões expressas anteriormente, por modais como o trem e o metrô, priorizando investimentos em sistemas mais eficientes e de alta capacidade. A política de priorizar e incentivar o transporte rodoviário, nas últimas décadas, teve como consequência a queda de qualidade de vida da população. Congestionamentos, poluição do ar e sonora, acidentes e queda da produtividade do trabalhador são fatores relevantes neste aspecto. Associe-se a isso a falta de integração entre os modais e o crescimento vertiginoso do transporte informal. Estudos do BNDES mostram que, cada hora diária gasta em congestionamentos, em uma vida laboral de 35 anos, equivale a 1 ano de vida perdida³. A declaração de um engenheiro da Central Logística explica o que ocorre nesse aspecto:

“No auge do transporte de subúrbio”, em meados da década de 1970, chegamos a transportar diariamente 1.143.000 passageiros (nosso recorde). Hoje transportamos cerca de 370.000 passageiros por dia, o que está muito aquém das possibilidades da malha ferroviária do Rio de Janeiro. O planejamento dos transportes deveria ser reestudado, porque a ferrovia deveria ser alimentada pelos outros meios de transporte e, na realidade, no Rio de Janeiro isso não acontece e, com certeza, essas malhas vão ter que ser modernizadas, vão ter que ser transformadas até em metrô de superfície para que venha a garantir confiabilidade um pouco melhor para que o passageiro possa voltar a usufruir da condição básica do transporte ferroviário, que é o meio de transporte que funcionando bem, com confiabilidade e segurança, a gente pode dizer que é o meio de transporte que não tem igual” (Pesquisa de campo, abril de 2005, entrevista com engenheiro ferroviário da Central Logística).

³ “Transporte de passageiros na Região Metropolitana do Rio de Janeiro”. BNDES, 2005. Texto disponível na página www.bndes.gov.br, link publicações. Acesso em novembro de 2005.

O depoimento do presidente da Central Logística reflete a mesma preocupação:

“Precisamos entender o sistema de transporte de uma região, não como uma questão do trem, só a questão do ônibus, ou só a questão do alternativo, mas a questão do transporte como um todo para uma região. O que interessa é na mobilidade das pessoas, é a questão de se estudar um programa de habitação do governo, por exemplo, vinculado, vendo junto com a questão do transporte. Hoje você vê que as pessoas trabalham longe do centro e não têm condução. Ou moram perto do centro em condições precaríssimas de habitação. O ideal é que elas morassem em habitações dignas e que pudessem vir trabalhar num meio de transporte rápido, confortável e seguro. O sistema de bondes de Santa Tereza, ali fica claro o que a população tem que fazer para ter um sistema de transporte, lá a população briga por ele” (Pesquisa de campo, abril de 2005, entrevista com engenheiro ferroviário, presidente da Central Logística).

Em matéria publicada no O Globo, de 02 de outubro de 2005⁴, destaca-se o problema aqui discutido. Há informação de que cerca de 200.000 famílias ocupam áreas ferroviárias no país. No Rio de Janeiro, aliás, é uma cena comum, como em outras grandes cidades do país. As favelas e moradias irregulares aglomeram-se à beira das ferrovias. Por segurança, a legislação exige uma faixa desocupada de 15 a 25 metros em torno dos trilhos. Mas, um levantamento, feito pela Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), constatou, entre essas invasões, barracos a apenas 30 centímetros da linha do trem⁵. Alheios aos entraves logísticos da política econômica e social brasileira, os moradores de Vila Arará, uma favela em Benfica, bairro da cidade do Rio de Janeiro, moram encostados à linha de trem. Uma moradora do local, que trabalha como faxineira terceirizada, num órgão público no centro da cidade, e cuja casa fica a cinco passos dos trilhos, revela que, por medo de acidentes, mantém o filho de cinco anos trancado em casa:

“Tenho muito medo do trem. Mas se for pagar aluguel, não tenho dinheiro para comer. Não vejo a hora de sair daqui.” (Pesquisa de campo, entrevista com uma trabalhadora de uma empresa de asseio e conservação, 29 anos, novembro de 2005).

A foto abaixo mostra as condições citadas.

⁴ “Quando a favela atravessa o trilho”, Caderno Economia, p. 31.

⁵ Fonte: www.antf.org.br/. Acesso em outubro de 2005.

Ilustração nº 2
Menino corre ao ver o trem em Vila Arará



Fonte: Pesquisa de campo, novembro de 2005.

A Vila Arará é considerada um dos casos mais críticos, porém, é possível que venha a ser solucionado em breve. Segundo o presidente do Sindicato dos Ferroviários da Central do Brasil, um convênio foi, recentemente, assinado entre a prefeitura do Rio de Janeiro e o Ministério das Cidades e o dos Transportes, para a remoção dos moradores da área.

“Está prevista a liberação de R\$ 4,7 milhões para indenizar 290 famílias. E a MRS Logística que utiliza aquela linha, vai construir um muro para impedir novas ocupações. O problema é muito grave. Precisa haver responsabilidade do governo e uma visão de um Brasil e não de um segmento. Não é só por ser ferroviário que penso assim, mas é preciso que seja implementada uma política nesse sentido, que tem tudo para dar certo. Tomara que o governo Lula mude esse panorama. Solução existe, mas falta comprometimento do

governo, e aqui falo do municipal e do estadual também, Por isso o sindicato criou, depois da privatização da Flumitrens, o movimento Conselheiros do Trem, para junto com as comunidades existentes no entorno da ferrovia, buscar soluções para o problema dos transportes e para esse tipo de situação também. Mas é uma luta complexa, envolve muitos fatores. Tem também a violência, um elemento muito preocupante, mas que também ronda a ferrovia. O poder público também é ausente nesse aspecto. Daí ter que se buscar canais para tornar isso visível. Nós estamos juntos com a Famerj, a Faferj, Associações de Moradores, levando denúncias para o Ministério Público, para a imprensa, cobrando das concessionárias e do governo também” (Pesquisa de campo, entrevista com o presidente do Sindicato dos Ferroviários da Central do Brasil, novembro de 2005).

Este aspecto da violência, apontado pelo Sindicato dos Ferroviários da Central do Brasil, foi alvo de matérias, em três dias seguidos, pelo jornal O Globo⁶. Segundo informações do sindicato e investigações realizadas pelo citado jornal, tráfico e violência estão presentes em, pelo menos, metade das estações dos trens suburbanos localizadas no município do Rio de Janeiro. De acordo com as informações, das oito áreas apontadas como críticas, pelo sindicato e pelo Batalhão de Policiamento Ferroviário (BPFer), cinco delas estão localizadas no interior das favelas de Vigário Geral, Manguinhos, Parada de Lucas, Senador Camará e Jacarezinho. As demais são Magalhães Bastos, Costa Barros e Barros Filho. Jacarezinho é considerada a mais perigosa. Lá, os traficantes armados são os únicos que “fazem a segurança do local”, permitindo, durante o dia, o consumo livre de drogas nos trilhos e, à noite, dentro da própria estação. Toda a circulação de pessoas é controlada por eles. A “boca-de-fumo”, muitas vezes, fica localizada ao lado da estação, próxima à linha férrea, onde os traficantes vendem drogas ou observam o consumo. Há risco para os passageiros, também, em virtude dos frequentes tiroteios. A foto seguinte mostra a situação descrita:

Ilustração nº 3:
Traficantes armados dominam a estação de trem do Jacarezinho



Fonte: O Globo (15/04/2007). Foto de Antônio Werneck.

⁶ Refiro-me aos dias 14, 15 e 16/04/2007.

A matéria do Globo foi feita dez anos depois do jornal ter mostrado, em 1997, como se dava o tráfico nos trens do Rio de Janeiro. Na época, o governo do estado anunciou a criação do Batalhão de Policiamento Ferroviário (BPFer) da Polícia Militar. O Secretário Estadual de Segurança Pública afirmou, na imprensa, que o tráfico nos trens seria reprimido pelo BPFer e por outros batalhões localizados nas regiões críticas. Uma das propostas mais atuais para enfrentar o tráfico, nas margens da ferrovia, é o “caveirão sobre trilhos”, cujo projeto já foi aprovado pelo Comando-Geral da Polícia Militar e, talvez, venha a ser financiado pela SuperVia, é o que informa o jornal.

A fotomontagem do artista plástico Cláudio Duarte, abaixo, foi inspirada no projeto da PM de fazer um blindado ferroviário para combater o tráfico nos trens:

Ilustração nº 4
“Caveirão sobre trilhos”



Fonte: Jornal O Globo, de 15/04/2007.

As estações de trens são marcadas pela violência urbana. Foi a ação do tráfico, naquelas favelas, que levou a PMERJ a projetar esse blindado sobre trilhos, que causa muita estranheza, não só pela viabilidade do projeto, como pelo fato do estado querer investir num dos símbolos de uma política pública de segurança que já se mostrou ineficaz e, está associado, inclusive, a uma situação de guerra real. A SuperVia, por seu lado, admite que a

expansão das favelas, ao longo da malha ferroviária da RMRJ, facilitou o aumento da violência e do tráfico nos trilhos. É o que revela o diretor de operações da empresa em entrevista ao jornal O Globo. “O tráfico de drogas é uma questão de segurança pública e, se nada for feito agora, mais à frente nós vamos ter problemas graves”⁷.

Isso permite analisar a questão da privatização e as responsabilidades do poder público e do privado (a empresa). A “jurisdição” é de quem? Onde está a legislação da privatização? E os direitos dos usuários? Uma resposta possível é que a população usuária é imaginada pelos administradores, públicos ou privados, como dotada de menos direitos, tendo em vista que é formada, em sua grande maioria, por trabalhadores assalariados que moram longe do centro. Ou seja, não se observa qualquer proposta que trate o problema de forma ampla e conseqüente, como uma política pública deveria ser tratada. Nesse imbróglio, a população usuária e os trabalhadores ficam expostos a situações de risco de vida.

A esse respeito, os ferroviários se manifestam:

“Os maquinistas e usuários dos trens dos ramais de Belford Roxo, de Gramacho e de Parada de Lucas (onde estão as estações consideradas de maior risco) vivem em constante risco. Vários vagões já foram atingidos por balas, nós somos ameaçados e os usuários muitas vezes viajam em vagões onde as pessoas usam drogas sem esconder. Tudo isso é de conhecimento da empresa, mas vamos fazer o quê?” (Pesquisa de campo, entrevista com maquinista da SuperVia, abril de 2007).

As condições de trabalho são muito estressantes, pois, além de toda a responsabilidade de conduzir um veículo com muitas vidas, a cobrança da empresa, o salário cada vez mais reduzido e a ameaça constante de perda de emprego, o trabalhador, no caso o maquinista, ainda convive com a violência explícita no seu ambiente de trabalho. Os usuários, também, estão expostos, mas a necessidade de utilizar aquele que, muitas vezes, é o único, ou pelo menos o mais acessível, meio de transporte, faz com que as pessoas se arrisquem e sejam obrigadas a conviver sob regras locais, ou seja, a coexistir, forçadamente, com múltiplas identidades urbanas, como os camelôs, evangélicos, vigilantes, policiais, ferroviários e usuários de drogas, que se baseiam em regras não escritas, conforme se vê pelo depoimento abaixo:

⁷ O Globo, Caderno Rio, 16/04/2007.

“É uma luta, sabe, quando eles (os traficantes) mandam parar, não tem jeito, o trem para mesmo. E os tiroteios? Já tive que sair correndo linha afora, era tiro de tudo que era lado. No Jacarezinho é o mais perigoso, até rezo quando passo por lá. No último vagão de Japeri todo mundo sabe, é droga mesmo, gente fumando maconha em plena luz do dia. Além disso, todo mundo, ferroviário e passageiro, corre o risco de ser assaltado, tem arrastão. Mas não tem jeito, preciso trabalhar” (Pesquisa de campo, entrevista com usuária de trem, 40 anos, empregada doméstica na Tijuca, moradora em Santa Cruz, abril de 2007).

A questão é mais abrangente do que pode parecer à primeira vista. Envolve diversos segmentos do poder e da sociedade civil. A discussão da saída de cena do Estado, em razão das privatizações de serviços públicos essenciais, aprofunda as questões sociais que decorrem da relação que se estabelece entre o capital e o trabalho. São múltiplas as determinações do que vem ocorrendo no setor ferroviário, como vem sendo demonstrado neste estudo.

Nesse ponto, retorno à discussão sobre o processo de privatização dos serviços de transporte ferroviário de passageiros no Rio de Janeiro, que da forma como se deu, demonstra como o Estado se distanciou das questões antes apontadas, sobretudo no que se refere à falta de compromisso com a elaboração e implementação de políticas públicas voltadas para transporte.

De acordo com os princípios constitucionais de 1988, sobre a descentralização dos serviços públicos e com a edição da Lei n.º. 8.693, de 3 de agosto de 1993, que dispõe sobre a descentralização dos serviços de transporte ferroviário urbano de passageiros da União para os estados e municípios, o controle acionário da RFFSA foi transferido, em 10 de março de 1994, para a União. Desde então, a CBTU ficou vinculada ao Ministério dos Transportes, com sua missão, a partir de então, focada na modernização e expansão dos sistemas que operava visando à transferência da administração e gestão daqueles sistemas para os poderes locais de governo. Atualmente, está vinculada ao Ministério das Cidades, desde 1º de janeiro de 2003, pelo Decreto nº 4.566⁸.

Para viabilizar esse processo, a CBTU elaborou projetos de investimentos com o objetivo de capacitar esses sistemas para o cumprimento do seu papel, após a transferência para os estados. A estadualização parecia atender à necessidade de aproximação da gestão dos trens urbanos, objetivando estar mais próxima às necessidades dos usuários e, assim, prestar melhores serviços, por meio da integração dos trens

⁸ Fonte: <http://www.cbtu.gov.br>. Acesso em outubro de 2006.

urbanos aos demais modais de transporte. Quanto à União, esta ficaria com a incumbência de instituir políticas e diretrizes para o transporte coletivo.

Mas os acontecimentos tiveram um outro rumo.

O sistema de trens urbanos do Rio de Janeiro, até então operado pela CBTU, foi transferido ao Estado do Rio de Janeiro, em 22 de dezembro de 1994, ocasião em que foi criada a Flumitrens. Note-se como foi célere o processo, desde a fragmentação da RFFSA até a criação da Flumitrens.

Analisando o processo de estadualização da CBTU, no que se refere ao Rio de Janeiro, técnicos do Núcleo de Planejamento Estratégico em Transportes/PLANET, da Coordenação dos Programas de Pós-Graduação em Engenharia/COPPE, da Universidade Federal do Rio de Janeiro/UFRJ⁹, constataram que o processo - talvez pela pressa com que foi realizado ou, aliado a isso, pela intenção do governo de privatizar os serviços - desenvolveu-se apoiado em interesses que não diziam respeito ao presente ou ao futuro do sistema, mas a outros, de ordem econômica, financeira ou política, afetos às duas esferas governamentais (federal e estadual).

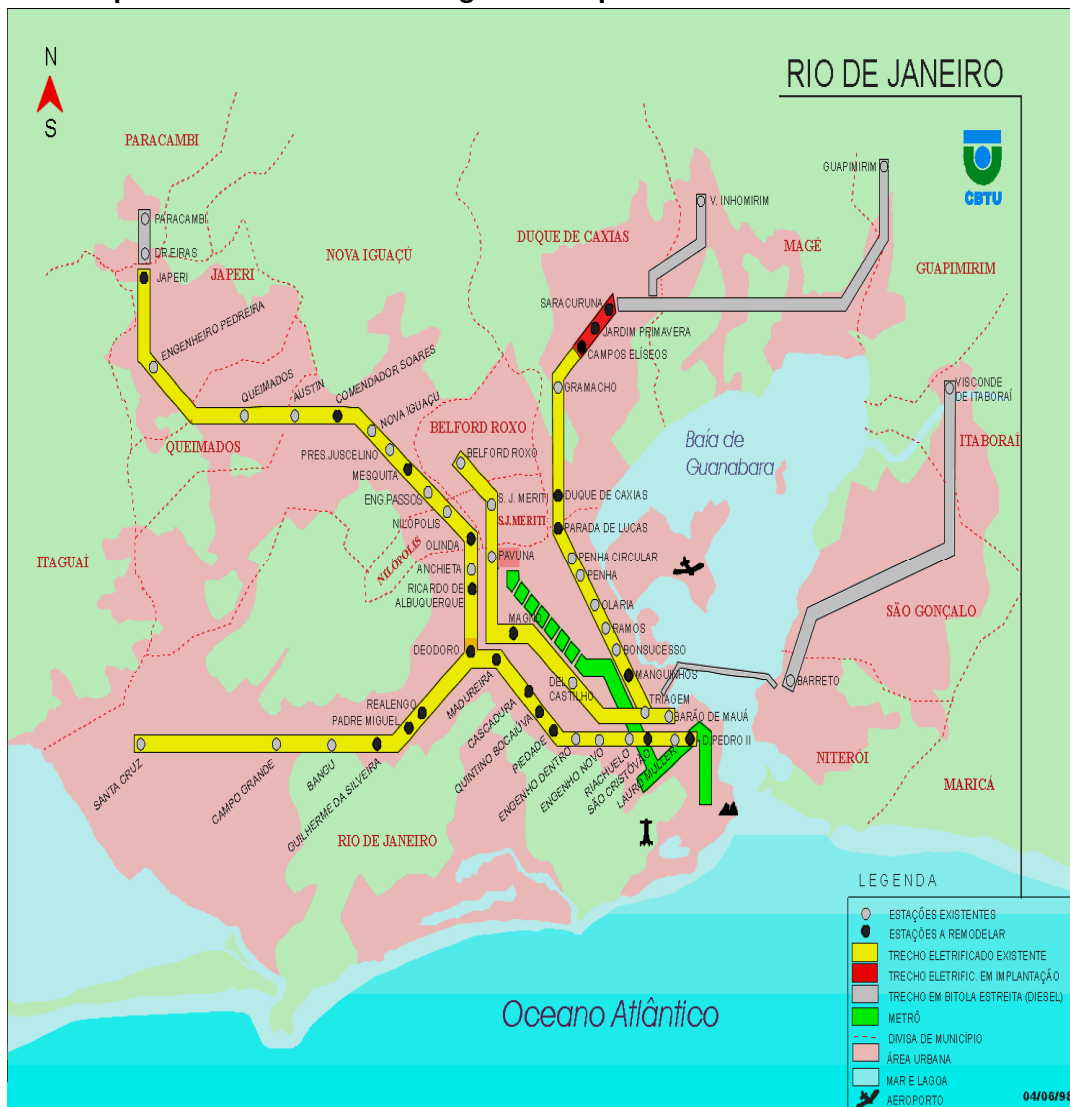
Além disso, ocorreu sem um estudo aprofundado do próprio sistema, que levasse em consideração o desenvolvimento do setor de transportes e a evolução da RMRJ. Outro fator apontado, pela análise, foi a incapacidade de sustentação econômico-financeira do sistema, exclusivamente por parte do estado do Rio de Janeiro, o que não impediu o desenvolvimento do processo, demonstrando-se, assim, a falta de compromisso, coerência e interesse dos governantes com a situação da população usuária desse serviço, sobretudo numa região metropolitana que reúne parte significativa da população do estado do Rio de Janeiro (80%), o que já justificaria a adoção de medidas que pudessem garantir condições mais adequadas e humanas para o atendimento de tão grande contingente populacional¹⁰.

O mapa, a seguir, mostra o esquema das linhas compreendidas pelo sistema ferroviário de passageiros da RMRJ, à época da administração da CBTU:

⁹ SIMÕES, Raul de Bônis A. *O processo de estadualização da Superintendência de Transportes Urbanos (STU)-RJ/CBTU*. Rio de Janeiro: COPPE/UFRJ, 1997.

¹⁰ É importante lembrar que, à época da análise referida, a criação do Fundo Nacional de Transporte - FNT encontrava-se em fase avançada de votação, o que não inviabilizou, contudo, o avanço do processo de privatização estudado. O FNT foi criado pela Emenda Constitucional nº 33/2001. A criação de um fundo nacional para transporte, além de fundos municipais e estaduais mantidos com recursos do IPVA, operações urbanas e de multas, é uma das principais propostas para garantir o direito ao transporte público para todos.

Ilustração n.º 5
Mapa da malha ferroviária Região Metropolitana do Rio de Janeiro



Fonte: CBTU

Pode-se constatar, através do mesmo, a importância do transporte ferroviário para a região e o fato de que o desenvolvimento da referida região foi, fortemente, influenciado pelas facilidades resultantes da existência da malha ferroviária. Em decorrência disso, grande parte dos principais núcleos habitacionais da região desenvolveu-se no entorno das estações ferroviárias.

Percebe-se, claramente, que não foi aleatório o traçado da ferrovia. Ela teve um papel muito importante na formação do espaço geográfico da RMRJ. Todos os grandes centros populacionais e econômicos do Rio de Janeiro, com exceção dos bairros da Zona Sul e do eixo Barra-Jacarepaguá, cresceram ao longo da estrada de ferro. O projeto fazia parte de um processo de desenvolvimento econômico-social da então Província do Rio de Janeiro.

A lavoura do café evoluía e, nos perímetros urbanos, surgiam bancos, casas comerciais e indústrias¹¹.

Contudo, no final da década de 1950, verificaram-se mudanças na política e no eixo de investimentos. Chegaram as grandes montadoras de automóveis, os trens foram esquecidos, e começou a ser organizado e desenvolvido o sistema de ônibus. Mas, a população pobre continuava usando a ferrovia, como ainda o faz. A partir desse momento histórico, iniciou-se um longo processo de decadência.

É importante esclarecer que, no mapa, os trechos grafados em cinza, em bitola estreita e diesel, referentes às linhas de Niterói-São Gonçalo-Visconde de Itaboraí e Saracuruna-Magé-Guapimirim, e Saracuruna-Vila Inhomirim, ficaram sob a responsabilidade da Central Logística (ex-Flumitrens), na época da concessão. Esses trechos são ramais praticamente abandonados, que não entraram no “pacote” da privatização, por não serem lucrativos. Em acordos posteriores, a SuperVia assumiu a linha Saracuruna-Vila Inhomirim.

Além do descaso com a malha ferroviária, outro fator, não devidamente considerado, foi a transferência dos trabalhadores ferroviários, antes vinculados à CBTU (esfera federal), para o estado do Rio de Janeiro. Em 1994, época em que ocorreu a estadualização, foram transferidos 8.500 trabalhadores, o que depois acarretou uma série de dificuldades para o próprio governo do estado e para esses trabalhadores, tendo em vista o grande contingente de pessoal a ser administrado (e pago!) somente com os recursos estaduais.

O processo de transferência da STU-RJ/CBTU, para a esfera estadual, teve início no governo de Leonel Brizola, em 1992, quando foi assinado, com representantes da União, um protocolo direcionado à efetivação da estadualização¹². O governador fluminense tomava como motivação de tal investida a possibilidade de realizar a chamada “operação triangular”, ou seja, a transferência do sistema ferroviário para o estado, do sistema metroviário para o município do Rio de Janeiro e uma solução para o problema da implantação do Metrô, bem como a dívida assumida para tanto,

¹¹ Fonte: SPINDEL, C. R. *Homens e máquinas numa economia cafeeira*. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1979.

¹² Protocolo para a transferência do sistema de trens urbanos do Rio de Janeiro, operado pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, que fazem a União e o Estado do Rio de Janeiro, bem como do metropolitano do Rio de Janeiro, operado pela Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro - Metrô, que fazem o Estado do Rio de Janeiro e o Município do Rio de Janeiro. Brasília, 9 de abril de 1992. Obs.: governador do Estado do Rio de Janeiro – Leonel de Moura Brizola; prefeito municipal do Rio de Janeiro – Marcello Nunes de Alencar.

pelo Banco do Estado do Rio de Janeiro – BANERJ¹³, junto à União, o que impedia a concessão de créditos para o estado. Além disso, fez parte do processo a negociação relacionada à obtenção de apoio federal para a construção da Linha Vermelha.

Nesse processo, coube à União o desenvolvimento de ações, ou a entrega dos recursos correspondentes, para a reforma e a modernização técnica e administrativa do sistema de trens urbanos, e a recuperação da infra-estrutura ferroviária -tendo em vista o quadro de problemas e o estado geral de degradação que apresentava o sistema-, o que foi feito através de investimentos da ordem de US\$ 254 milhões, conseguidos junto ao Banco Mundial, parte dos quais, inclusive, foi repassado à concessionária, quando da privatização, para melhoria das condições da ferrovia.

Assim, em prosseguimento às negociações, criou-se, com a Lei Estadual n.º 2143/93 de 23/07/1993, a Flumitrens e, na mesma lei, autorizou-se o poder executivo a transferir o controle do Metrô para o município. Percebe-se um grande esforço da União e do governo estadual para cumprir o protocolo de 1992, mas os problemas eram tantos que, somente no início de 1994, a transferência foi realmente efetivada e, ainda assim, sem terem sido cumpridas as primeiras etapas do processo de recuperação do sistema, e sem que o quadro de degradação tivesse sido, ao menos, reduzido.

Enquanto isso, em 1995¹⁴, o governo do município do Rio de Janeiro recusou a transferência do Metrô para a esfera municipal. Isso agravou ainda mais a situação do estado do Rio de Janeiro, mas o centro do problema, com o sistema de trens de passageiros, permanecia, perdoe-se a tautologia, no próprio sistema, que fora sucateado ao longo dos anos pelo governo federal e, sobretudo, devido às condições em que fora tratada a transferência de responsabilidades, conforme visto. Tais condições foram apressadas, superficiais e autoritárias, visto não ter sido realizada uma avaliação mais aprofundada do problema e suas conseqüências, e de não se ter atentado para um grande número de questões e preocupações levantadas, ao longo do processo, por vários segmentos da população e estudiosos do problema, entre eles a própria equipe do PLANET-COPPE/UFRJ, o Sindicato dos

¹³ O BANERJ foi uma instituição financeira brasileira fundada na década de 1960 e, posteriormente, mudada para Banco Banerj S/A em 1997 (fase de administração conjunta, a título de sanear as finanças, entre o governo do Estado do Rio de Janeiro e o Banco Bozano-Simonsen). Foi incorporado, em julho de 2004, pelo Grupo Itaú. Chegou a contar com 250 agências em quase todos os estados brasileiros na década de 1980. Destas, pouco mais de 60 sobram quando da incorporação pelo Banco Itaú.

¹⁴ Em 1995: prefeito municipal do Rio de Janeiro - César Maia; governador do Estado do Rio de Janeiro - Marcello Nunes de Alencar.

Ferrovários da Central do Brasil e a Associação dos Engenheiros Ferrovários, que possuem documentos e estudos sobre o assunto, sendo que os dois últimos protagonizaram várias tentativas de impedir, naqueles termos, a transferência.

Mesmo em face das críticas e problemas enfrentados, o governo estadual não esperou muito tempo para dar início ao processo de privatização do sistema ferroviário, pois, no segundo semestre de 1997, lançou um Programa Estadual de Desestatização, no qual inseria todos os sistemas de transporte de passageiros que estavam sob a responsabilidade do executivo, no estado, aí incluídos o sistema de trens de passageiros da RMRJ, o Metrô e a Companhia de Barcas da Baía de Guanabara - CONERJ¹⁵. Novamente, não foi realizado um estudo consistente sobre o setor de transportes de passageiros e nem a demonstração de que a privatização conduziria a uma efetiva melhora no setor.

Note-se que a intensificação nos níveis de degradação e a conseqüente falta de segurança para usuários e trabalhadores da ferrovia conviveram com o desenvolvimento do processo de estadualização do sistema. Assim, após todas essas etapas, o passo para a privatização foi a seqüência do preparo para que a empresa parecesse mais atraente aos futuros concessionários, e para que a população fosse convencida da “ineficiência” do Estado para administrar a “coisa pública”, tendo em vista que o sistema urbano de transporte ferroviário de passageiros já vinha sendo sucateado, devido à falta de investimentos e ao descaso das autoridades.

Pode-se observar, nesse processo, que se tornam cada vez mais expressivas as ações do Estado em torno de uma “oligarquia financeira globalizada”¹⁶. Os interesses dessa oligarquia vão sendo garantidos, na medida em que “os canais e as instituições capazes de aglutinar seus projetos são mobilizados. (...) Tais canais encontram-se ancorados,

¹⁵ De acordo com a análise dos processos de privatizações das empresas do Estado do Rio de Janeiro realizado, pela COPPE/UFRJ, por solicitação do secretário estadual de planejamento, à época Jorge Bittar, o Metrô foi comprado pelo consórcio Opportrans por R\$ 291,6 milhões, que pagou 30% à vista e o restante, dividido em 240 prestações mensais, sem juros e correção monetária. De acordo com o contrato, suas tarifas podem ser reajustadas anualmente, pelo IGPM, índice da Fundação Getúlio Vargas que mede a inflação. Não foram estabelecidas, no contrato, obrigações de investimento. A concessionária pode explorar toda a futura expansão que o estado venha a fazer nas linhas 1 e 2. A CONERJ foi comprada sem ágio pelo único consórcio que participou da licitação, formado por empresas como a Viação 1001 e Andrade Gutierrez. Na elaboração do preço mínimo de R\$28,4 milhões não foi levado em conta o que a empresa vai lucrar com a exploração de três novas linhas.

Fonte: <http://www.secplan.rj.com.br>. Acesso em fevereiro de 2000.

¹⁶ Refiro-me ao termo cunhado por Netto (1999), que trata do processo de verticalização das grandes empresas, ou seja, a transformação de algumas empresas em simples prestadoras de serviços e de produtos para outras empresas.

principalmente, na nova organização do Estado, destituído de seu caráter público” (Simionatto, 2005: 11), e cada vez mais submetido aos interesses daquela oligarquia. Ocorre um processo de “morte pública” (Ibidem) do Estado, uma vez que as regras do ajuste econômico, em pleno andamento, desqualifica-o como esfera de representação dos interesses da classe-que-vive-do-trabalho.

A privatização da Flumitrens, da forma como se deu, faz parte desse processo que, conforme visto, há muito já se desenvolvia no país e, em termos gerais, na prática, seguiu os mesmos trâmites das demais privatizações que a antecederam.

Todavia, por se tratar de um serviço público de transporte de passageiros de subúrbio, por envolver uma categoria profissional como a dos ferroviários, que possui um histórico de lutas e conquistas e, ainda, por pertencer a uma região metropolitana como a do Rio de Janeiro, faz-se necessária uma análise dessas especificidades.

4.2

A concessão dos serviços prestados pela Flumitrens à SuperVia

No processo de privatização da Flumitrens, seguindo seu curso “natural”, ocorreu uma redução do quadro de pessoal que, em 1994, perfazia um total de 8.500 trabalhadores.

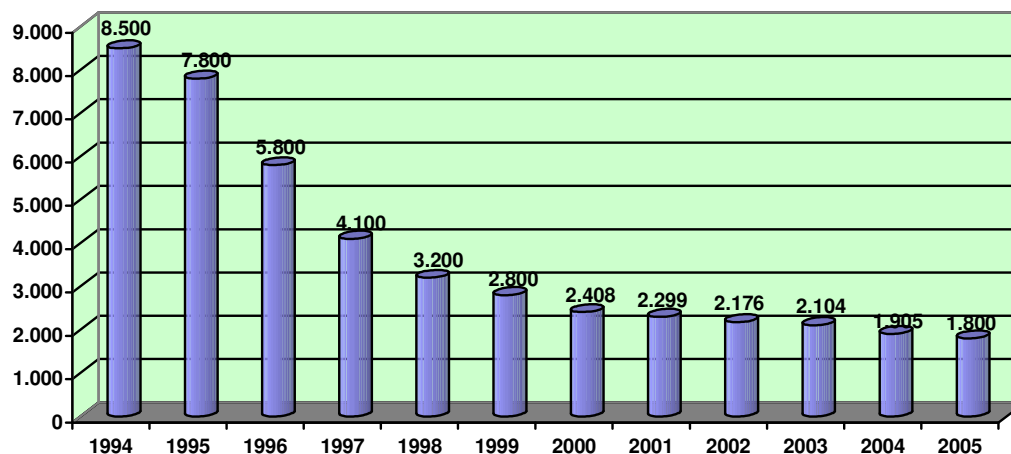
Entre dezembro de 1994 e dezembro de 1997, foram afastados cerca de 5.100 destes trabalhadores, seja por intermédio do Programa de Demissão Voluntária - PDV, de transferências ou de demissões. No momento da privatização, a empresa contava com 3.200 trabalhadores (37,64% do total que havia em 1994, quando da transferência da STU/RJ). Esse processo de “enxugamento” continuou ocorrendo, mesmo após a privatização, pois de 1998 até 2005 ocorreu uma redução no quadro de pessoal da empresa, com a dispensa de cerca de 1.400 trabalhadores. No mesmo período, houve, também, processos de aposentadoria, adesão ao PDV (cerca de 20 pessoas) e redistribuição de pessoal para outros órgãos do governo estadual. Contudo, boa parte desse pessoal, cerca de 800 trabalhadores, foi “convidada” a trabalhar na SuperVia, sendo que muitos foram demitidos algum tempo depois.

Quanto aos demitidos e aos que aderiram ao PDV, não consegui identificar, no decorrer da pesquisa, qualquer programa de acompanhamento,

por parte do Estado, para esses trabalhadores. Quanto à demissão voluntária, foi amplamente noticiado, pela imprensa, que, em todas as esferas governamentais em que foi celebrada, muitos trabalhadores não receberam, integralmente, os direitos adquiridos com o acordo, e outros se arrependeram da decisão, uma vez que os estímulos eram, de fato, pouco significativos e a realidade do desemprego ainda mais difícil de ser superada do que inicialmente imaginavam.

Para ilustrar o problema, o gráfico nº 5, a seguir, mostra a evolução do quadro de pessoal na Flumitrens/Central Logística, desde a sua criação até o ano de 2005, ou seja, 7 anos após a privatização:

Gráfico n.º 5
Evolução do quadro de pessoal da
CBTU/Flumitrens/Central Logística - 1994-2005



Fonte: Flumitrens/Dieese/Sindicato dos Ferroviários da Central do Brasil

Esse é um exemplo do que se costuma chamar de “saneamento das estatais”, que nada mais é do que uma preparação para as privatizações. Para tanto, são utilizadas práticas que incluem a demissão maciça de trabalhadores, quando são gastos altos recursos com o pagamento das indenizações e direitos trabalhistas. Além disso, o governo fica, ainda, responsável pelo pagamento das aposentadorias e pelos benefícios devidos aos trabalhadores e aqueles referentes aos fundos de pensão¹⁷. Um outro

¹⁷ Biondi traz um exemplo da ocorrência desse fato, que foi o caso do Banco do Estado do Rio de Janeiro - BANERJ. Para privatizá-lo, o governo estadual assumiu todos os compromissos futuros do plano de pensão dos funcionários. Para isso, o então governador Marcello Alencar tomou um empréstimo da ordem de 3,3 bilhões de reais, mesmo sabendo que o banco seria vendido por apenas 330 milhões de reais, isto é, um preço dez vezes menor. Como o pagamento do BANERJ foi feito em “moedas podres”, negociadas no mercado com desconto

exemplo é o caso da FEPASA, a empresa ferroviária do estado de São Paulo que, também, foi privatizada. Antes da venda, o governo de São Paulo demitiu, no período de 1995 a 1998, 10.026 funcionários e, ainda, ficou responsável pelo pagamento a 50.000 aposentados da ferrovia¹⁸.

No caso do “saneamento” da Flumitrens, observa-se, igualmente, que o “enxugamento” foi acelerado. Além de demitir os trabalhadores sem estabilidade, a empresa passou a subcontratar serviços de terceiros, como pessoal para asseio e limpeza, e bilheteiros, o que reduziu muito os encargos sociais para a futura compradora. Com essas medidas, além de não ter que arcar com o pagamento de indenizações e aposentadorias, os compradores receberam, também, folhas de pagamento mais baixas, mês a mês, regra que se aplicou em quase todas as estatais privatizadas.

Em termos de “reestruturação produtiva”, no caso em análise, apenas como preparação para o processo de privatização, que viria a seguir, esta foi a grande estratégia utilizada na Flumitrens, associada ao processo de degradação da ferrovia. O que se viu, dessa forma, foi a desvalorização do serviço e do patrimônio da empresa - conforme já demonstrado na análise sobre o sucateamento do sistema ferroviário da RMRJ- sem que fossem realizados investimentos substanciais em tecnologia.

Prova disso é a sequência de acidentes graves ocorridos nos últimos anos, com os trens da EFCB, RFFSA, depois CBTU-STU/RJ, e, posteriormente, Flumitrens/Central Logística, e que continuam a ocorrer após a privatização, com os trens da SuperVia.

Um dos mais marcantes, que se deu em março de 1958, com um choque de dois trens perto da estação de Paciência, provocou a morte de 64 pessoas. No mesmo ano, em dezembro, dois trens batem de frente entre as estações de Mangueira e Triagem: 150 mortos e 300 feridos. Era o quarto acidente ocorrido naquele ano. Nessa ocasião, o então presidente Juscelino Kubitschek demitiu, em meio aos corpos, toda a diretoria da EFCB. Em 1976, um trem descarrila e invade a quadra da Escola de Samba Império Serrano, em Madureira: 10 mortos e 130 feridos. Logo em seguida, em 1976, outro acidente, um descarrilamento e deixa 2 mortos e 87 feridos. Em 1977, novamente um choque de trens: 12 mortos e 412 feridos. Em 1978, mais um

de 50%, ou seja, os 330 milhões de reais representavam mesmo, no final das contas, apenas 165 milhões de reais, ou praticamente vinte vezes menor do que o valor do empréstimo de 3,3 bilhões de reais. (1999: 10).

¹⁸ Fonte: Trilhando, jornal do Sindicato dos Ferroviários da Central do Brasil, dezembro de 1997.

descarrilamento faz vítimas: 6 mortos e 98 feridos. Na década de 1980, um acidente próximo a Madureira leva o governo militar a investir na recuperação da ferrovia, comprando vagões de carga e de passageiros.

Em 1996, um trem de carga perde o freio e arrasta outro de passageiros, por 150 metros, próximo à estação de Japeri: 16 mortos e 60 feridos. Apenas a viúva do agente de trens recebeu uma indenização de R\$ 24.000,00. Em janeiro de 1997, um memorando autoriza trens a circularem com portas abertas na hora do *rush*: 2 mortos. Ainda em janeiro de 1997, portas abertas levam passageiros a caírem dos vagões: 4 mortos.

Após a privatização, em 4 de novembro de 1998, no ramal de Gramacho, um ônibus colide com um trem. No mesmo dia houve um descarrilamento entre as estações de Campos Elísios e Gramacho, e mais de 2.000 pessoas ficaram sem condução. No dia 5 de novembro um trem descarrila próximo à estação de Quintino e, no dia 6, outro descarrilou no ramal de Gramacho. No dia seguinte, 7 de novembro, um trem descarrila e um vagão se arrasta por 500 metros, entre as estações de Pavuna e Costa Barros. Em 9 de novembro, 2 pessoas foram encontradas mortas num vagão que saiu de Japeri para a Central. A empresa não prestou esclarecimentos. Em 6 de dezembro, um trem da linha de Japeri descarrila na entrada do pátio na Central do Brasil. Em 10 de janeiro de 1999, dois trens colidem no trecho que liga a Central do Brasil a Belford Roxo, em Pilares: 4 mortos e 33 feridos. Foi o sexto acidente após o início das atividades da concessionária.

Em janeiro de 1999, o Conselho Regional de Engenharia detectou dormentes podres e sem fixação no ramal de Belford Roxo. Ainda no mesmo ano, em 20 de janeiro, houve dois descarrilamentos, um na altura da Pavuna e outro no ramal de Belford Roxo. No dia 22, incêndio no vagão de um trem, não esclarecido. No dia 24, outro descarrilamento, e o tráfego para em São Cristóvão. No dia 25, um trem sai dos trilhos em Deodoro. Mais dois acidentes, no dia 28, um entre as estações de Engenho de Dentro e Sampaio e outro em Comendador Soares, onde um cavalo foi atropelado. No dia 29, um trem descarrila no pátio de manobras, em Santa Cruz. No dia 30 houve mais dois descarrilamentos. Todos sem vítimas. No dia 5 de fevereiro de 1999, mais um trem descarrila em Deodoro. Em 15 de fevereiro, novamente, um descarrilamento com um trem da SuperVia na altura de Deodoro, com interdição da linha férrea. Em 8 de março um tiroteio no trem do ramal de Santa Cruz fere 4 pessoas. Em 8 de abril, mais um descarrilamento: um menino de 10 anos morre ao cair de trem no ramal de Belford Roxo. No

mesmo dia, um descarrilamento próximo à estação Barão de Mauá (Leopoldina) prejudica o tráfego. No mesmo dia, um trem atropela um idoso na favela de Vila Arará, em Benfica. Em 4 de junho, um trem descarrila na Penha e no dia 26 do mês seguinte, na estação de Paciência, um ciclista é atropelado na linha do trem. No dia 5 de agosto, um trem mata um militar em São Gonçalo (trecho pertencente à Flumitrens). No dia 26 de agosto, um morador de Japeri é atropelado por um trem e morre. Em 7 de outubro, dois trens descarrilam, um no ramal de Belford Roxo e outro em Japeri. Em 9 de dezembro, 3 crianças são atropeladas por um trem entre as estações de Austin e Queimados.

Perguntado sobre a causa de tantos acidentes, no período, um representante do Sindicato dos Ferroviários da Central do Brasil declara que “os acidentes refletem a má situação de conservação do sistema e, também, o clima de insegurança e tensão entre os funcionários, por conta das demissões anunciadas pela SuperVia. A empresa havia anunciado que ocorreriam demissões e, em 23 de setembro, demitiu 156 pessoas das áreas técnica e de manutenção, principalmente” (Pesquisa de campo, dezembro de 1999).

Em 10 de janeiro de 2000, dois trens colidem de frente na estação de São Cristóvão: 56 feridos. Em 6 de fevereiro, novo choque de trens, próximo à estação de Santa Cruz: 1 morto e 40 feridos.

Em matérias publicadas pelos jornais O Dia e O Globo, em 07 de fevereiro de 2000, lê-se o seguinte:

“O acidente de ontem foi o segundo envolvendo trens este ano. No dia 10 de janeiro, o choque de dois trens na estação de São Cristóvão deixou 56 pessoas feridas. No início de 2000 a SuperVia já contabilizava cinco colisões e vários descarrilamentos” (O Globo, Rio, p. 16 e O Dia, Geral, p. 3).

O jornal Extra também fez a cobertura do acidente e informou que:

“No início do ano, a SuperVia já contabilizava cinco colisões e vários descarrilamentos de trens, desde que assumiu o controle da malha ferroviária do Rio, em novembro de 98. (...) Antes da SuperVia assumir a malha ferroviária, os choques de trens eram menos freqüentes. Na década de 90, por exemplo, houve apenas cinco choques” (8 de fevereiro de 2000, Geral, p.6).

Em nota oficial veiculada na imprensa, a SuperVia divulgou a conclusão da comissão de inquérito, criada pela Agência Reguladora de

Serviços Públicos/RJ (ASEP/RJ), para apurar o acidente, e informou que, com base nas análises técnicas dos depoimentos obtidos, perícias e documentos consultados, o maquinista que conduzia o trem de Deodoro para a Central avançou um sinal vermelho. A conclusão do inquérito indicava falha humana como a causa do acidente. (O Globo, 19/01/2000).

Contudo, o que a sequência histórica mostra é uma frequência cada vez maior de acidentes, cujas causas, quase sempre, estiveram ligadas a fatores como falta de manutenção da linha férrea e das composições, falhas de sinalização, entre outras, sendo a falha humana apontada somente no caso do acidente de 10 de janeiro de 2000, quando o maquinista de uma das composições que colidiram declarou: “o último sinal que vi antes de chegar a São Cristóvão estava amarelo, liberando a passagem. Mas posso ter me enganando por causa do reflexo do sol”. (O Dia, 11 de janeiro de 2000, Geral, p.1). O resultado da sindicância efetuada pela ASEP/RJ, concluía, 15 dias após o acidente, que a causa do acidente realmente havia sido falha do maquinista.

De outra forma, não se pode atribuir à falha humana o acidente de janeiro de 1999, em que a colisão foi causada pela impossibilidade do maquinista ver o sinal vermelho, que se encontrava coberto pela vegetação que crescia no local. Aliado a isso, houve falhas na comunicação do Centro de Controle Operacional, que não conseguiu contato com os maquinistas dos trens, devido a falhas no equipamento, alertando-os sobre o problema. À época, o secretário estadual de transportes, ao visitar o local do acidente, comentou:

“Confesso que fiquei mal impressionado com a situação do trecho (entre as estações de Cintra Vidal e Tomás Coelho, no Km. 13 da linha férrea). Tem mato para todo lado. (...) O grau de degradação e a amplitude não permitem a recuperação do sistema de uma hora para outra. (...) As operações estão sendo realizadas com risco alto demais. (...) Não quero passar uma proposta alarmante. É um sistema com precariedades. (...) Estamos antecipando uma análise do sistema. Mas sabemos que a concessão foi feita com o nível mínimo de segurança” (O Dia, 13 de janeiro de 1999, Transporte, p. 5).

Esses fatos demonstram que o estado de degradação da ferrovia foi se agravando, deixando a população e os trabalhadores expostos a uma situação de grande insegurança, tendo em vista a frequência com que as falhas dos equipamentos vêm acontecendo.

Com a próxima foto, ilustro a ocorrência do acidente de janeiro de 1999, que causou muita polêmica, por ser o primeiro com consequências graves, após a privatização e, por ter trazido à tona, alguns dos aspectos nebulosos que constituíram a transação.

Ilustração nº 6

Acidente de 12/01/99 com dois trens do ramal de Belford Roxo, em Piles



Fonte: jornal O Dia, de 13/01/99, primeira página. Foto de Wilton Junior

Em 7 de janeiro de 2003, houve descarrilamento em Realengo. Em abril do mesmo ano, foram outros três em Ricardo de Albuquerque. Além dos acidentes “oficiais”, há fundada suspeita de que outros teriam sido “abafados” pela empresa, conforme relata um maquinista, que pediu anonimato:

“Os trens deviam andar numa velocidade média de 70 km/h, como manda o contrato. Mas a SuperVia manda operar com velocidade muito menor para evitar acidentes por conta da manutenção deficiente. Tanto é que tem diversas placas de circulação a 20 km/h, porque o risco de acidente grave é grande. Fizemos isso pra botar a culpa na gente, se passarmos um pouco mais rápido nos trechos mais preocupantes (Pesquisa de campo, entrevista com um maquinista empregado da SuperVia, fevereiro de 2003).

Sucederam-se aos acidentes muitas denúncias, a maior parte originadas no Sindicato dos Ferroviários da Central do Brasil, em conjunto com associações de moradores de bairros próximos à ferrovia, e na Associação dos Engenheiros Ferroviários. Em todos os casos, foi dada ciência ao MP/RJ e à ASEP/RJ, o que levou a SuperVia a ser notificada, pela agência reguladora estadual, que constatou que os vagões descarrilavam por falta de manutenção, que havia dormentes em péssimo estado de conservação e, até mesmo, que o lastro de via permanente estava se fundindo à linha férrea, isto é, os trilhos estavam sendo cobertos pela terra. Essas falhas provocam desníveis nos trilhos, que, somadas aos problemas nos cruzamentos de ferrovia e nos trechos de mudança de trilho, representam um perigo mortal. A deliberação da ASEP/RJ determinava a troca imediata do material em mau estado de conservação e a substituição dos aparelhos de mudança e transposição de via, bem como os sistemas automáticos de cruzamento, sob o risco de rompimento do contrato de concessão da SuperVia¹⁹.

Uma vez que o mais emergencial foi feito, os acidentes diminuíram, mas não desapareceram: em 04 de fevereiro de 2004, um trem descarrilou e 20 pessoas ficaram feridas. No dia 29 de março do mesmo ano, um choque de trens, no centro de Duque de Caxias, matou o maquinista de uma das composições e deixou 26 pessoas feridas²⁰.

Além do risco de vida resultante, da manutenção precária, há a questão do desconforto, que, embora menos grave, tem impacto direto sobre a qualidade de vida de milhares de usuários. Mendigos em abundância, lotação, chuva dentro das composições etc. Há uma infinidade de relatos sobre as enervantes condições de viagem, que bem podem ser resumidas pelo franco relato de um usuário do ramal Saracuruna, residente em Piabetá: “Se antes faltavam portas, hoje faltam janelas. Melhorou pouca coisa” (Pesquisa de campo, entrevista em dezembro de 2006).

Uma análise mais cuidadosa do processo de concessão e transferência, da maior parte dos serviços antes realizados pela Flumitrens, para a Supervia, demonstra como a negociação está repleta de aspectos nebulosos. Aspectos estes que só vieram à tona, aproximadamente, um ano

¹⁹ Fonte: processo E-33/100.235/2003, da ASEP/RJ.

²⁰ Fonte: Jornais **O Globo** (04, 06, 07, 09/11/1998, 24/01/1999, 15/02/1999, 04/06/1999, 08/10/1999, 19/01/2000 e 07/02/2000); **O Dia** (05, 09, 13, 19, 20 e 22/01/1999, 10, 11/01/2000, 07/02/2000, 04/02/2004 e 29/03/2004); **Jornal do Brasil** (25/01/1999); **Extra** (15, 28, 29, 30/01/1999, 05, 26/08/1999, 08/10/1999, 07/02/2000 e 04/04/2004); **Folha de São Paulo** (11/01/2000).

após o início da administração pelos novos concessionários. Com o objetivo de tornar mais claros os aspectos dessa negociação, a Secretaria de Planejamento do Estado do Rio de Janeiro realizou, em 1999, uma auditoria nos processos de privatização das empresas do estado. Para tanto, contratou os serviços de consultoria da COPPE/UFRJ, a qual realizou uma análise detalhada, desde os processos de contratação dos consultores para avaliação das empresas, até as diretrizes para os processos de regulação e fiscalização, passando, como não poderia deixar de ser, pela análise dos contratos de concessão propriamente ditos²¹.

Conforme apontado anteriormente, o processo de privatização, no Brasil se desdobra-se, de uma maneira geral, em seis etapas: contratação dos consultores para avaliação das empresas, estabelecimento das modelagens de privatização, estabelecimento dos preços mínimos de venda, publicação dos editais de privatização, elaboração dos contratos de concessão e, por fim, elaboração dos processos de regulação e fiscalização. As quatro primeiras etapas são chamadas de pré-leilão e as duas últimas de pós-leilão.

O processo de desestatização dos serviços de transportes de passageiros de trens urbanos do estado do Rio de Janeiro teve início em 16 de janeiro de 1996, quando da assinatura do Decreto nº 21.985, pelo então governador Marcello Alencar, que incluiu a Flumitrens, junto com outras 19 empresas, no Programa Estadual de Desestatização-PED²², cuja comissão-diretora era presidida pelo Secretário Estadual de Planejamento – Marco Aurélio Alencar, filho do governador.

Em julho de 1996, o Secretário de Planejamento enviou à Procuradoria-Geral do Estado – PGE/RJ, a minuta do edital de licitação e do contrato, cujo objeto era a contratação, após seleção, de empresas consultoras que realizariam a modelagem e preparariam a transferência do referido serviço público de transporte ferroviário para a iniciativa privada. A PGE/RJ assinalou, à época, diversas incorreções e recomendou a mudança de várias cláusulas do edital²³. Concomitantemente, o presidente da Comissão Diretora do PED criava a Comissão de Licitação.

²¹ Fundação COPPETEC. *Análise dos processos de privatização das empresas do Estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 1999.

²² Entre estas, já foram privatizadas, o Banerj, Ceg, Riogas, Metrô, Águas de Juturnaíba, Cerj, Via Lagos, Conerj, TGMC e Prólagos, além da Flumitrens.

²³ Conforme o processo E-05/1339/96.

Em 29 de julho, foi publicado, no Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro - DO-RJ - o Edital de Licitação para a concorrência pública visando à contratação de empresas consultoras. Após várias mudanças da data para a entrega das propostas e abertura dos envelopes, esta foi marcada para o dia 1º de novembro. As mudanças de data tiveram origem em exigências do Tribunal de Contas do Estado – TCE/RJ, face ao parecer emitido pela PGE/RJ. Após a incorporação das mudanças exigidas, através de várias erratas, o TCE/RJ deu por encerrado o processo que originou aquelas exigências, e decidiu por seu arquivamento.

É importante deixar claro que este processo contemplava a concessão do serviço, não havendo alienação das ações da Flumitrens, que continuava existindo.

Em 30 de novembro de 1996, a Comissão de Licitação declarou vencedor o Consórcio Engevix, formado pelas empresas Jaakko Pöyry, Promon e Engevix. O contrato entre o estado do Rio de Janeiro e o Consórcio Engevix foi firmado em janeiro de 1997 e, por intermédio dele, o contratado se obrigava a prestar serviços tais como:

“Estudos técnicos sobre demanda de transportes urbanos, informações e dados técnicos relativos à situação da Flumitrens, minuta do contrato de concessão, diagnóstico e avaliação ambiental do sistema, auditoria especial na Flumitrens, bem como a modelagem e operacionalização do processo de transferência para a iniciativa privada” (Fundação COPPETEC, 1999: 7).

Um outro fator interessante é que o contrato permitia a subcontratação, ou seja, os integrantes do consórcio não precisavam ter conhecimento do assunto transporte ou dos demais temas ligados ao objeto do mesmo, visto ser possível subcontratar tudo. “É permitido contratar os serviços de consultoria econômica e de planejamento de transportes, consultoria ambiental, escritório de advocacia e empresas de informatização” (Ibidem: 8).

Assim contratado, o consórcio Engevix estabeleceu uma modelagem de desestatização, que previa a parceria entre o estado e a iniciativa privada. A leitura do contrato denota uma preocupação em corrigir o problema da progressiva redução dos usuários do sistema ferroviário, ocasionada pela degradação contínua da malha e dos equipamentos da Flumitrens. Nesse sentido, a modelagem buscou garantir que os interessados em adquirir o direito à exploração dos serviços de transporte ferroviário investissem na

recuperação do sistema, melhorando seu desempenho e qualidade. Não obstante este aspecto, não observei qualquer proposta no sentido de garantir a integração do sistema ferroviário com os demais sistemas de transporte da RMRJ. A esse respeito, a análise da COPPE se refere:

“No entanto, a modelagem agora proposta nada encaminha no sentido de incrementar a integração do sistema ferroviário com os outros modais de transporte urbano de passageiros na RMRJ. Perde-se assim uma boa oportunidade de melhorar os sistema global de transporte na região, aliás, como ocorreu na desestatização do Metrô. Isso irá certamente dificultar ajustes futuros e agravar a qualidade de vida da população aqui residente” (Fundação COPPETEC, 1999: 14).

Pode-se afirmar que o estado, mais uma vez, abriu mão de tentar garantir uma política de transporte que viesse ao encontro das necessidades da população, tendo em vista que, em muitos casos, são necessárias várias conduções, de diferentes naturezas, para que o usuário chegue ao seu destino, em função das grandes distâncias entre os logradouros na RMRJ.

Um estudo feito pela Flumitrens, em 1996²⁴, no que se refere à distribuição da população versus emprego, constatou que 70% da população da RMRJ residem nos subúrbios, enquanto que 60% dos empregos concentram-se nas zonas Centro e Sul. É interessante lembrar que a RMRJ concentra 80% da população do estado do Rio de Janeiro, e é formada por 15% da área total do estado, abarcando 19 municípios. A mesma pesquisa revelou que, em relação aos motivos das viagens dos usuários, 93,9% usam os trens para chegar ao trabalho, enquanto os demais motivos (também essenciais, como educação, compras, saúde e lazer) representam 6,1% das viagens. Ora, para uma parte da população da RMRJ que possui, basicamente, como meio de sobrevivência somente a sua força de trabalho, esse transporte torna-se essencial, tendo em vista ser a única via de acesso para alguns logradouros, como se pode observar pelo mapa apresentado anteriormente.

Outro aspecto polêmico foi o estabelecimento do preço mínimo pela concessão, que foi estipulado em R\$ 28 milhões, acrescidos de R\$ 8.252.024,80, referentes à aquisição e transferência do material existente nos almoxarifados da Flumitrens. Isto originou uma série de dúvidas quanto à lisura do processo de desestatização da empresa, que já foi contestado judicialmente pela Aenfer e pelo Sindicato dos Ferroviários da Central do

²⁴ Pesquisa Avaliação da Qualidade do Serviço/96 – Sentido Centro.

Brasil, tendo sido, também, constituída uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) na Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro – Alerj, para averiguar as diversas denúncias a esse respeito. Todavia, a concessão foi realizada com base nessa avaliação. Segundo a análise da COPPE, constata-se pouca transparência no estabelecimento do preço mínimo, sobretudo pela complexidade dos fatores envolvidos, como o valor dos materiais em almoxarifado e da compensação/remuneração da concessionária pela execução dos programas de serviços e obras de recuperação do material rodante, esse último a ser pago com créditos do estado, relativos à concessão dos serviços do Metrô. Aparentemente, o preço mínimo determinado foi subavaliado.

Quanto ao edital de licitação, que estabelece as condições da parceria entre o estado e a iniciativa privada, este deixa claro que o objeto da concessão são os serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros do Rio de Janeiro, anteriormente executados pela Flumitrens. Foi estabelecido, também, um prazo de concessão de 25 anos, podendo ser prorrogado, uma única vez, por igual período.

No que se refere às condições de pagamento, na data do leilão deveriam ser pagos, à vista, 30% do preço mínimo da outorga da concessão, acrescido de 100% do preço da transferência dos materiais em almoxarifados, admitindo-se, nesse pagamento, a utilização de cotas do Fundo de Privatização do Estado do Rio de Janeiro, até o montante de R\$ 5 milhões. O valor restante, correspondente a 70% do preço mínimo, seria pago após 5 anos de vigência do contrato, em 240 parcelas mensais, iguais e sucessivas, sem qualquer incidência de juros e sujeitas apenas a reajustes anuais de acordo com a variação do IGP-M²⁵. Dessa forma, é razoável afirmar que essas condições de pagamento representam, de fato, um subsídio à concessionária.

Um outro aspecto contestável é o fato do edital permitir que, fazendo uso de subsidiárias, a concessionária possa exercer outras atividades, desde que não afetem os serviços concedidos²⁶. Isso parece ser um complicador para o estabelecimento de um controle e fiscalização eficazes por parte do estado do Rio de Janeiro, em relação ao desempenho e trajetória da empresa concedente, no que se refere ao objeto social de prestação de serviços públicos. Observa-se, por exemplo, a utilização dos trens em campanhas

²⁵ Fonte: Diário Oficial Estado do Rio de Janeiro. 8 de junho de 1998. Ano XXIV, nº 103, Parte I.

²⁶ Idem.

publicitárias, o aluguel de instalações para o comércio (lojas em estações da empresa).

É previsto, igualmente, o reajuste anual das tarifas, com base na evolução do IGP-M e a revisão, em caráter ordinário, a cada 5 anos, feita com base no custo dos serviços. A abertura dessas possibilidades afeta a manutenção do equilíbrio dos cálculos que foram feitos para a concessão, e desvirtua, então, o caráter de parceria estabelecido, que beneficiaria a concessionária, mas, também, os usuários, com a fiscalização por parte da ASEP/RJ.

Ademais, é interessante notar a evolução da tarifa cobrada. Na data da concessão, o valor da tarifa era de R\$ 0,60. Em 04/11/1999, a empresa anunciou o aumento das passagens, que passaria para R\$ 0,70. Naquela época um usuário comentou: “o aumento é pequeno, mas, no fim do mês, acaba pesando no bolso” (Pesquisa de campo, entrevista com um usuário, morador em Santa Cruz, pedreiro, novembro de 1999).

Atente-se para o fato de que, em 1999, ocorreram muitos acidentes, gerando, à época, muita reclamação dos usuários em relação à segurança e ao conforto dos veículos. Mas a empresa declarou, ao anunciar o aumento, que não ia ampliar o valor dos investimentos previstos para os trens. Contudo, a nova tarifa só passaria a vigorar em 03 de fevereiro de 2000, após acordo com a ASEP/RJ, com base no Programa Estadual de Transportes (PET)²⁷, que previa o aumento do número de usuários dos trens de 280 mil/dia para 500 mil/dia até dezembro de 2000.

Com base nas diretrizes anteriormente apontadas, foi realizado, em 15 de julho de 1998, o leilão na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, com a participação de quatro consórcios. O lance vencedor foi o do Consórcio Bolsa 2000 S/A²⁸, que adquiriu a concessão por R\$ 279.657,039,28 milhões, com um ágio (diferença que o comprador paga a mais sobre o valor nominal de um título) de 671,42%. Todavia, com o esclarecimento de como será pago esse

²⁷ O governo do estado já tinha à sua disposição, liberados pelo Banco Mundial, US\$ 372 milhões, que seriam investidos na recuperação da ferrovia na RMRJ, incluindo recuperação de estações, modernização das composições e instalação de ar condicionado nos trens (a SuperVia sempre fez muita propaganda com esses elementos, afirmando estar investindo no conforto e segurança dos usuários).

²⁸ O consórcio é formado pelas empresas Construciones Auxiliares de Ferrocarriles S/A-CAF (empresa espanhola privada de construção de material ferroviário); Red Nacional de Los Ferrocarriles Españoles-RENFE (empresa estatal espanhola); Banco Prosper (banco privado brasileiro, do tradicional Grupo Peixoto de Castro) e Fundo Pactual Electra (fundo privado brasileiro que conta com a sociedade do fundo de investimento inglês Electra, que participou também do processo de privatização das ferrovias londrinas). As duas primeiras empresas são subcontratadas, sendo a CAF prestadora de serviços de manutenção.

Fonte: Jornal Aenfer. Ano VII, n.º 60, agosto/98.

valor em relação ao valor real do custo benefício desse montante para o estado, verifica-se que o poder concedente recebe uma quantia irrisória pela concessão, sobretudo pela parte financiada que, conforme já visto, é substancial e em condições tão favoráveis ao consórcio vencedor quanto desfavoráveis para o estado. De acordo com o relatório da COPPE:

“A grande parcela dos ‘custos’ assumidos pela concessionária é representada pela execução dos Programas de Serviço e Obras e de Recuperação de Material Rodante que, como se viu não têm os devidos valores devidamente justificados. Considera-se que os valores orçamentários previstos para esses programas estão muito elevados, haja visto que para executar a reabilitação e a remobilização dos 60 TUEs [Trem Unidade Elétrica], que constitui o Programa de Recuperação de Material Rodante e que é orçado em R\$108,6 milhões o vencedor do leilão propõe como sua própria remuneração o recebimento de apenas 28 parcelas mensais de R\$24,2 milhões, ou seja apenas 22% do valor orçado! (...) Além disso, (o estado) ainda abre mão de parte dos ‘recebíveis’ decorrentes da outorga da concessão do Metrô. Os benefícios para o estado (e para a população) decorrentes da execução dos Programas de Serviço e Obras e de Recuperação de Material Rodante são efetivos, mas seus valores monetários, provavelmente, serão muito inferiores aos que estão sendo considerados. Recomenda-se que a ASEP/RJ aprofunde a análise dos referidos Programas, com vistas a verificar suas características e suas estimativas orçamentárias mais adequadas” (COPPE, 1999: 22).

Da leitura do contrato da concessão²⁹, constata-se a ratificação de tais aspectos, enquanto outros, igualmente danosos, são observados, dando a clara impressão de vantagens indevidamente concedidas à concessionária e a necessidade de constante vigilância por parte da ASEP/RJ. Como o contrato é muito extenso, me deterei apenas nos aspectos mais relevantes para o estudo em tela³⁰.

No contrato, a concessionária tem a garantia de ser indenizada por investimentos imobiliários realizados, mesmo que a retomada do imóvel se destine a projetos de interesse público (parágrafo 5º da 1ª cláusula). Do outro lado, o estado tem que indenizar as benfeitorias pelo seu valor de mercado.

Estranho também é constatar que, no contrato, não existe um inventário dos bens patrimoniais que deixe claro seu estado de conservação, localização, confrontações, sem o que se vê, claramente, que há risco para a defesa do patrimônio público, uma vez que essa ausência não permite ao estado o acompanhamento e a fiscalização dos seus bens sob a guarda da

²⁹ Refiro-me ao contrato da Concessão da Exploração dos Serviços Públicos de Transporte Ferroviário de Passageiros do Rio de Janeiro, celebrado entre o Estado do Rio de Janeiro e a SuperVia.

³⁰ A análise feita pela COPPE é muita rica e detalhada, sobretudo no que se refere ao contrato de concessão. Para um leitor interessado em aprofundar o assunto, sua leitura é essencial.

concessionária. O assunto é tão complexo, que o Secretário de Transportes, à época da concessão, admitiu: “para construir, nos dias de hoje, essa rede, seriam necessários mais de R\$ 30 bilhões, e jamais teríamos esse dinheiro”³¹. Todavia, mesmo com a criação de uma comissão, com a participação de membros da Flumitrens, da concessionária e do estado, o inventário ainda não foi concluído e, de acordo com informações colhidas no Sindicato dos Ferroviários da Central do Brasil, há pouca esperança de que seja.

Com relação ao material de consumo, novamente a concessionária é privilegiada em detrimento do interesse público, tendo em vista a transferência de materiais vitais à ferrovia a preços simbólicos (lembre-se que a Flumitrens continuava existindo e que possuía um ramal sob a sua responsabilidade, hoje sob responsabilidade da Central Logística). Refiro-me, particularmente, ao valor de R\$ 8.252.025,00 atribuído ao material de consumo em estoque, que foi repassado para a SuperVia. Este valor corresponde somente ao valor contábil do estoque, sem expressão monetária. Como exemplo dessa prática, a auditoria realizada pela Secretaria de Planejamento, com base na análise da COPPE, constatou que parte dos estoques importados em 1982 e 1983, pela RFFSA e, à época, sob a garantia do fabricante, guardados, lacrados e em perfeitas condições de uso, perderam contabilmente sua expressão monetária, estando registrados no valor simbólico de R\$ 0,01 e fazendo parte do estoque de materiais em almoxarifado. (COPPE, 1999: 33).

Um outro aspecto muito desfavorável para a população usuária dos serviços, é o fato do estado poder decidir acerca da prorrogação do prazo de concessão, independentemente da manifestação da ASEP/RJ - aqui concebida como o ente regulador que, em conjunto com os setores pertinentes da sociedade para esse fim, deve e pode estabelecer condições e critérios para as decisões sobre a matéria. No caso do Metrô e da Companhia Barcas S/A, a prorrogação da concessão depende de parecer favorável da ASEP/RJ.

Com relação aos investimentos, existem três programas a serem executados pelo estado e apenas um de responsabilidade da SuperVia. Os investimentos estatais foram incluídos no programa de desestatização da Flumitrens como forma de recuperar a capacidade produtiva do sistema em

³¹ Fonte: “Província do Rio cresceu ao longo dos trilhos”, entrevista com Francisco Pinto, Secretário Estadual de Transportes, no jornal O Globo, em 22 de julho de 1999.

razão do adiamento da manutenção e da alteração da estrutura financeira da empresa, tornando-a mais atraente, com vistas à sua concessão.

Os programas implementados são financiados pelo BNDES (US \$100,16 milhões, a cargo da CBTU), pelo Banco Mundial – BIRD (US\$ 291,75 milhões, até julho de 1999, gerenciamento pela CBTU) e pelo Plano Estadual de Transportes – PET (recursos do BIRD, do Tesouro Estadual e da concessionária). Além desses investimentos terem sido postergados em função da política de privatizações, o que ocasionou a degradação da ferrovia, o contrato estabelece a obrigação do poder concedente de executar e cumprir os programas mencionados. Por outro lado, o programa de investimento de responsabilidade da SuperVia tem sido implementado, por assim dizer, “timidamente”.

Tendo em vista a impossibilidade de se conseguir dados diretamente da concessionária, no que se refere aos investimentos aplicados, trabalhei aqui com os disponíveis na mídia e com informações do Sindicato dos Ferroviários da Central do Brasil. Este último, vem denunciando, constantemente, na mídia, a falta de compromisso do estado do Rio de Janeiro e da SuperVia, no que se refere à efetivação dos investimentos contratados. Segundo informações do sindicato, os investimentos próprios da concessionária são quase nulos. As obras de reformas de estações e de trens, que vêm sendo efetivados, utilizam os recursos do BIRD, BNDES e do tesouro do próprio estado. Além disso, não há investimentos em recursos humanos, condição indispensável para uma empresa que pretende oferecer serviços de qualidade aos seus usuários. É o que se depreende da fala do presidente do sindicato:

“A causa dos acidentes, por exemplo, é a falta de segurança na SuperVia. (...) Existe um total abandono na malha ferroviária, na via permanente, na via aérea e no policiamento. Para dar um exemplo: 90% das estações foram assaltadas nos últimos meses. Ou seja, a SuperVia é hoje uma grande ameaça à sociedade do Rio de Janeiro, que depende do transporte de massa. Outro exemplo: os cabos de cobre. Isso é motivo constante de roubos e de problemas na sinalização. Isso porque os cabos de cobre que são usados para a sinalização têm valor comercial nos ferros-velhos e já deveriam ter sido trocados por cabos de fibra ótica. A SuperVia não fez o investimento necessário em vários trechos. Aquele em Santa Cruz, onde ocorreu o último acidente, por exemplo. Se esse acidente ocorresse numa segunda-feira, naquele horário, teríamos dezenas de óbitos e isso vai acabar acontecendo se a SuperVia não mudar a política de administração. (...) Os investimentos que a empresa vem realizando são apenas para maquiagem de estações e trens. Enquanto ela ficar pintando estações e depois alegar que está entregando uma nova estação toda semana e não investir na segurança, esses acidentes vão voltar a acontecer. O mesmo ocorre com os trens: eles

são reformados e pintados, nenhum veículo novo foi comprado e vários deles estão com deficiência de feios. (...) Outro problema é a escala de trabalho. A escala dos maquinistas, por exemplo, é desumana. trabalhadores ficam horas e horas nos trens e às vezes são obrigados a ficar na estação aguardando o seu horário. (...) Algum dia uma tragédia pode acontecer por falha humana” (Pesquisa de campo, janeiro de 2000).

4.3

Uma possível captura da agência reguladora

A ASEP/RJ sempre se pronuncia, através da grande imprensa, no sentido de apontar que está apurando as causas dos acidentes e que atende por meio de um telefone 0800 (ligações gratuitas) as queixas dos usuários dos serviços, mas, esclarece, “só deve ser usado por quem não conseguiu resolver seu problema junto à prestadora do serviço”³². Existe, ainda, muita polêmica sobre as indenizações para as famílias e vítimas dos acidentes com os trens, que continuam no aguardo dos encaminhamentos legais e administrativos da questão.

Todavia, os bilhetes de acesso passaram por reajuste, no dia 27 de fevereiro de 2000, do valor de R\$0,60 para R\$0,80. E, desta data até novembro de 2003, a tarifa passou para R\$ 1,68. Observa-se, com isso, que nos cinco primeiros anos de concessão (novembro de 1998 a novembro de 2003) a tarifa dos trens operados pela SuperVia sofreu um reajuste acumulado de 180%, embora o IGP-M acumulado, no período, fosse de cerca de 93%. Comparado com as tarifas do Metrô, cujo contrato de concessão é oito meses mais antigo que o da SuperVia, temos um reajuste feito com base no IGP-M acumulado nos cinco primeiros anos (abril de 1998 a abril de 2003), de 88%, ou seja, a tarifa passou de R\$ 1,00 para R\$1,88. No final de 2006, as tarifas foram novamente reajustadas de forma favorável à SuperVia, tanto que, atualmente, equivalem ao preço da passagem de um ônibus municipal, ou seja, R\$ 2,00, contrariando a orientação histórica de que os trens de subúrbio são mais baratos que os ônibus.

Os investimentos feitos, considerados pelos ferroviários e por muitos usuários como mera maquiagem, não justificam o valor da tarifa. Por essa razão, houve uma disputa judicial entre o sindicato e a empresa, no ano de 2004, quando os valores da tarifa mudavam de acordo com a decisão da justiça, ora ficava em R\$ 1,68 (valor requerido pela SuperVia), ora em R\$

³² Fonte: jornal Extra, de 14 de janeiro de 1999, p. 3.

1,35 (valor indicado pelo sindicato). Contudo, a empresa saiu vencedora, encaminhando pleitos à ASEP/RJ, de reajustes extraordinários, alegando, para tanto, desequilíbrio econômico-financeiro do contrato em função da alta de insumos, como a energia elétrica, por exemplo, bem como gastos com a gratuidade para os estudantes da rede pública³³.

Não obstante a empresa ter conseguido reajustes extraordinários e de ter praticado tarifas acima dos permitidos pelo contrato, ela continua inadimplente com a Cedae, INSS e Cofins, não pagando nem mesmo a taxa de regulação devida à ASEP/RJ, e a dívida contraída junto a vários fornecedores³⁴. Apesar do relatado, a SuperVia, ainda assim, conseguiu, com o apoio e a participação do governador Sérgio Cabral Filho, assinar, em 13 de abril de 2007, acordo com a Light, para o pagamento da dívida de R\$ 169 milhões da empresa de trens com a distribuidora, em 168 parcelas iguais, mensais e sucessivas³⁵.

A relação estabelecida entre o poder público, por intermédio das agências reguladoras, e as concessionárias de serviços públicos, remete à discussão sobre a possível cooptação dessas agências, conforme sugerido pela chamada "Teoria da Captura". A Teoria da Captura, (ou *Teorias da Captura*, pois há várias correntes), discute as formas e as conseqüências da "captura" das instituições reguladoras do Estado por interesses privados³⁶.

Para seus idealizadores, a tensão existente entre as agências reguladoras, voltadas para a defesa e promoção dos interesses da sociedade, e as concessionárias, cujo objetivo expresso é o lucro, eventualmente resolve-se pela simples "captura", cooptação, da agência reguladora pela concessionária, passando a primeira a não mais defender os interesses da sociedade, mas sim os interesses da concessionária.

As estratégias de cooptação vão desde a simples pressão política e administrativa, passando pelo financiamento das campanhas eleitorais, até o controle sobre a informação técnica disponível. Neste último caso, interessante notar que a maior parte do conhecimento técnico sobre a indústria regulada encontra-se sob guarda de funcionários das empresas que

³³ Conforme processos E-04/887.067/1999 e E-04/079.154/00. Fonte: ASEP/RJ.

³⁴ Informações fornecidas pelo sindicato e que constam de documento encaminhado à ASEP/RJ em 29/01/2007, sobre irregularidades na política de administração da SuperVia.

³⁵ Fonte: <http://www.lightrio.com.br/web/aplicacoes/news/institucional/tenoticiasview.asp>. Acesso em abril de 2007.

³⁶ ARAÚJO, J. L. R. H. de. Modelos de formação de preços na regulação de monopólios. *Revista Econômica*, v. 3, n. 1, p. 35-66, Rio de Janeiro: UFRJ/ Instituto de Economia, junho 2001.

nela operam. Com a crescente especialização técnica no mercado de trabalho, pelo menos parte do pessoal técnico do órgão regulador pode ter sido funcionário de firmas reguladas, ou vir a ser contratado por elas. Além destes intercâmbios dos respectivos quadros de pessoal, as atividades da agência reguladora colocam seus funcionários em estreito contato com as firmas reguladas.

Nesse sentido, interessante apontar o caso do conselheiro Adalberto Ribeiro da Silva Neto, da ASEP/RJ. Advogado de profissão, Ribeiro foi indicado para o cargo de conselheiro, em 1999, situação na qual é requerido ao indicado que apresente seu *curriculum vitae*, com o objetivo de assim ser propriamente sabatinado pelos deputados da Alerj.

Porém, não ocorreu a Ribeiro informar que, anteriormente, tinha prestado serviços jurídicos à SuperVia. Confrontado com a informação pelo deputado Chico Alencar (PT), reconheceu o fato, mas declarou tratar-se de “uma única causa e de pequeno valor”. A fim de tranquilizar a Alerj, comprometeu-se, caso tivesse seu nome aprovado para a vaga de conselheiro, a se julgar impedido em todos os assuntos regulatórios que envolvessem a SuperVia. Na ocasião, a aprovação de Ribeiro foi defendida pelo então deputado Sérgio Cabral Filho, futuro governador do Rio de Janeiro.

Aprovado para a vaga, Ribeiro não cumpriu a promessa feita perante o plenário da Alerj, e passou a votar, sem embaraço, em processos que envolviam a SuperVia. Votos favoráveis, conforme se pode verificar pela leitura dos processos E-04/887.067/1999 e E-04/079.154/00, ambos da ASEP/RJ. Ademais, já como conselheiro-presidente, Ribeiro achou por bem não importunar, judicialmente, a SuperVia quando esta deixou de pagar à ASEP/RJ a chamada ‘taxa de regulação’ prevista no art. 19 da Lei Estadual 2.686/97.

Com o exemplo da concessão do serviço de transporte ferroviário suburbano de passageiros, antes prestados pela Flumitrens para a concessionária SuperVia, procurei demonstrar como esse processo tem se demonstrado perverso tanto para os usuários dos serviços, como para os trabalhadores que são empregados pela ferrovia ou que, de alguma forma, dependem da mesma para a sua sobrevivência. Todos foram afetados com a concessão dos serviços para a iniciativa privada.

No próximo seguimento, este aspecto será aprofundado, bem como buscar-se-á demonstrar como os ferroviários do Rio de Janeiro, por

intermédio do sindicato que os representa, vêm adotando estratégias de resistência a esse processo, com destaque para a articulação com outros movimentos sociais.