

# **A INCLUSÃO DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL NO PROGRAMA NACIONAL DE DESESTATIZAÇÃO: O INÍCIO DO PROCESSO DE DESPOSSESSÃO DO TRABALHO NO SETOR FERROVIÁRIO – REGIÃO DE PRESIDENTE PRUDENTE/SP.**

Renata dos Santos Medeiros, Antônio Thomaz Júnior. – Ciências Humanas – Geografia – Departamento de Geografia – Faculdade de Ciências e Tecnologia – Campus de Presidente Prudente.

O desemprego estrutural que vem acompanhando a classe-que-vive-do-trabalho, em função da reestruturação produtiva do capital, materializa-se no setor ferroviário em Presidente Prudente, Estado de São Paulo, com mais intensidade no final dos anos 1990.

A entrega do patrimônio público federal, por meio de sua concessão à iniciativa privada fomentou significativamente essa desestruturação.

Sabe-se que o programa de privatizações brasileiro foi, e ainda continua sendo, um dos maiores do mundo, deu-se no último quarto do século XX, e diferentes setores, ora administrados pelo Estado, passaram a ser geridos por grandes empresas, muitas de capital transnacional.

O Plano Real, iniciado em julho de 1994, sustentou a sequência de privatizações no setor de serviços de utilidade pública, segundo o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), cuja condução do processo ficou à cargo.

No início da década de 1990, marcada por fortes reflexos do fraco desempenho econômico da década de 1980, a gestão Fernando Collor de Melo sustentava a necessidade da desestatização pelo fato de tal ação provocar um 'equilíbrio' nas receitas do Estado, visto que os índices de inflação atingiam a marca de 84% ao mês (BNDES, 2000).

Marcadamente, o decreto 473, de 10 de março de 1992, incluiu a Rede Ferroviária Federal S.A (RFFSA) no Programa Nacional de Desestatização (PND), cuja finalidade fora abrir à iniciativa privada a exploração de segmentos cruciais da economia brasileira, considerando neste caso, um setor que deteriorava-se à passos largos.

Inúmeros argumentos sustentaram a inclusão da Rede Ferroviária Federal e seu consequente 'desprendimento' estatal, entre eles o obsolescência do setor e a superação de um chamado 'gargalo' setorial, os altos custos de manutenção e de pessoal, reiterando a necessidade de modernização para uma maior eficácia do modal ferroviário, visto as potencialidades do setor agrícola, seguido pela indústria química e petroquímica, apontados como maiores consumidores do serviço (BNDES, 2000).

De acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), o sistema de transporte ferroviário brasileiro atualmente conta com 29.605 km de linhas, representando 20,86% do total da malha dos transportes terrestres. A rede ferroviária estadual paulista possui 4.236 km de extensão.

Hoje, as concessionárias que operam no Estado de São Paulo são: NOVOESTE - Ferrovia Novoeste S.A.; MRS Logística S.A.; FERROBAN - Ferrovia Bandeirantes S.A.; ALL (América Latina Logística S.A.); CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), vinculada à Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos; EFCJ (Estrada de Ferro Campos do Jordão), ligada à Secretaria de Estado de Esportes e Turismo; e a EFV (Estrada de Ferro Votorantim).

Em 1971, o governo do Estado de São Paulo criou a FEPASA (Ferrovias Paulistas S.A.), que incorporou a malha de cinco ferrovias, entre elas a antiga Estrada de Ferro Sorocabana. Em 1998, a FEPASA foi transferida para o governo federal, incorporando-se à RFFSA (Rede Ferroviária Federal), passando a denominar-se Malha Paulista.

Atualmente o trecho ferroviário que inclui o município de Presidente Prudente está sob concessão da ALL (América Latina Logística S.A.), que somente opera para o transportes de cargas.

Intentamos, por meio da “leitura” geográfica do trabalho, compreender a precarização das relações de trabalho e seus rearranjos, a partir desta cessão tendenciosa do 'patrimônio público federal', a Rede Ferroviária Federal, em 1998 para a gigante latino-americana América Latina Logística S.A. (ALL), beneficiando uma parcela mínima de usuários em função de

Bolsa: CNPq/PIBIC

determinados segmentos econômicos. Essa trajetória se traduziu, como todo o processo de desestatização, na perda sucessiva das atribuições do Estado brasileiro, enquanto mantenedor dos serviços básicos de infra-estrutura, e seu enfraquecimento diante da ofensiva do capital neoliberal. Tal ação, por sua vez, fora amparada e iniciada por meio do Programa Nacional de Desestatização (PND), que durante o governo Fernando Henrique Cardoso, suscitou na aquisição da via férrea, incluindo a malha sul paulista, pela ALL.

Trata-se aqui da desestruturação de diferentes segmentos da economia brasileira, da exclusão incisiva de uma parcela significativa de trabalhadores do exercício de suas funções, visto à necessidade, mencionada inclusive pelo governo, do 'enxugamento' de pessoal, diante do potencial de crescimento do setor, baseado na contenção de despesas com folha de pagamento, julgada 'muito extensa'. Estudos prévios de viabilidade das concessões foram amparados com base no que o governo denominou 'preservação e expansão do sistema de transporte', contudo, não primavam pela 'preservação do trabalho', enquanto exercício de funções e não garantiriam da extensão do serviços prestados de maneira a não haver cortes.

Teríamos então, neste cenário, as especificidades da desregulação, e da despossessão dos trabalhadores a base da vivência da fragmentação, da desqualificação, e no limite, o desemprego, visto que a lógica da empresa está voltada exclusivamente à manutenção da lógica do capital, tendo o trabalhador somente como objeto.

Esta análise está pautada em reconhecimentos de campo, visitas ao ramal ferroviário local, assim como entrevistas com ex-ferroviários e sindicalistas, e nos possibilita gradativamente, a compreensão de aspectos importantes das contradições sediadas no interior da classe trabalhadora, do conflito capital x trabalho, por meio da dinâmica geográfica do trabalho, ou seja, o movimento constante de territorialização-desterritorialização-reterritorialização (TDR).

Observamos, até o atual estágio de nossa investigação, as formas de organização e resistência dos trabalhadores e a fragilidade das relações entre o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Sorocabana – Seção Presidente Prudente e a ALL, particularmente às ações sistemáticas de desrespeito ao direito ao trabalho, e seus sucessivos desvios de conduta, ora fiscalizados pelo Ministério Público Federal, conforme estabelecido nos Termos de Ajustamento de Conduta – TAC.

#### Referências Bibliográficas:

ABREU, D. S. Formação histórica de uma cidade pioneira: Presidente Prudente. Presidente Prudente: Editora da Faculdade de Ciências e Letras de Presidente Prudente, 1972. v.1, 342 p.

ALVES, G. A fragmentação de classe - Aspectos do novo (e precário) mundo do trabalho. In:\_\_\_\_\_. O novo (e precário) mundo do trabalho: reestruturação produtiva e crise do sindicalismo. 1. ed. São Paulo: Boitempo Editorial, 2000, v.1, p. 65-82.

ANTF, Agência Nacional do Transportadores Ferroviários. Disponível em: <<http://www.antf.org.br>> Acesso em: 22/08/2005.

ANTUNES, R. Dimensões da Crise Estrutural do Capital. In:\_\_\_\_\_. Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e negação do trabalho. 2. ed. São Paulo: Boitempo Editorial, 2000. v.1, p. 29-34.

ANTUNES, R. As Respostas do Capital a sua Crise Estrutural. In:\_\_\_\_\_. Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e negação do trabalho. 2. ed. São Paulo: Boitempo Editorial, 2000. v.1, p. 35-45.

ANTUNES, R. Algumas Teses sobre o Presente (e o Futuro) do Trabalho. In:\_\_\_\_\_. O caracol e sua concha: ensaios sobre a nova morfologia do trabalho. 1. ed. São Paulo: Boitempo Editorial, 2005, v.1, p.59-66.

ANTUNES, R. O caráter polissêmico e multifacetado do mundo do trabalho. In:\_\_\_\_\_. O caracol e sua concha: ensaios sobre a nova morfologia do trabalho. São Paulo: Boitempo Editorial, 2005, v.1, p. 75-83.

BNDES, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. A privatização no Brasil: o caso dos serviços de utilidade pública. Brasília: BNDES, 2000.

BRASIL, Agência Nacional dos Transportes Terrestres. Disponível em: <<http://www.antt.org.br>> Acesso: 03/02/2006.

BRASIL, Ministério dos Transportes. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br>> Acesso em: 20/12/2005.

FURTADO, C. O Capitalismo Global. 4.ed. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2000. v.1, 86 p.

LEITE, J.F. Um retrato da região prudentina. Presidente Prudente, AGB. Caderno Prudentino de Geografia. v.1, n.3, 127-135, 1982.

MATOS, O. N. Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. 2.ed. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1974. v.2, 139 p.

MOMBEIG, P. Pioneiros e fazendeiros de São Paulo. 1. ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1984. v.1, 393 p.

MOREIRA, R. Teses pra uma Geografia do Trabalho. Bauru: Ciência Geográfica, v.2, n.8, p. 19-23, 2002.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria do Meio Ambiente, 2002.

SILVA, S. Economia Cafeeira. In:\_\_\_\_\_. Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1976. p. 49-76.

SILVEIRA, M. R. A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil. 2003, 454 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2003.

SOROCABA (Município). Enciclopédia Sorocabana. Disponível em: <<http://www.sorocaba.com.br>> Acesso em: 30/03/2006.  
Bolsa: CNPq/PIBIC

SOROCABANO, Publicação do Sindicato da Sorocabana, v. 1, n.119, p. 4-5, 2006.

THOMAZ JÚNIOR, A. Leitura geográfica da práxis social do trabalho. Santiago de Compostela: Abalar, v.1, n.5, 2005.

THOMAZ JÚNIOR, A. O mundo do trabalho e as transformações territoriais: os limites da “leitura geográfica”. Bauru: Ciência Geográfica, v.1, n.9, p. 96-103, 2003.