

FERROVIÁRIOS

Informativo do Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Belo Horizonte - STEFBH-JUL/2005



Pressão sindical derruba MP que extinguiu a RFFSA

Antes de ser enlameado pelas denúncias de corrupção e colaborar para uma crise institucional quase irreversível, o Governo Lula cometeu uma das maiores traições contra um sonho brasileiro: extinguiu a Rede Ferroviária Federal (RFFSA) através de medida provisória, a versão atualizada dos atos institucionais usados durante a ditadura.

Os trabalhadores, através de mobilização dos sindi-

catos, pressionamos parlamentares para que a MP não fosse aprovada no Congresso e até a possibilidade de instalação de uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) que investigasse a administração da RFFSA nos últimos 12 anos. A luta foi vitoriosa, o Congresso rejeitou a MP na última quinta-feira, dia 21 de junho. Veja a mobilização vitoriosa.

Páginas 2 a 4

Trabalhadores criam uma nova "Central"

Foi criada nos dias 28 e 29 de junho, em Brasília, a Nova Central Sindical dos Trabalhadores (NCST), presidida por José Calixto Ramos, que comanda a Confederação Nacional dos Trabalhadores na Indústria.

PÁGINA 2



Trem do Brasil



Ação no Congresso barra a MP contra a RFFSA



Retrato de um Brasil possível!...

Ainda no primeiro ano do atual governo, o Sindicato apresentou um diagnóstico do crime contra a ferrovia. Págs 6 a 8



RFFSA: vítima da irresponsabilidade

* Edna Ribeiro Bezerra

Ainda no primeiro ano do Governo Lula, o STEFBH participou de discussão na Delegacia Regional do Trabalho (DRT-MG) onde abordou problemas graves no setor ferroviário. Esta participação motivou um convite do então ministro dos Transportes, Anderson Adauto, para que a questão de seu interesse fosse discutida.

No encontro com o ministro encaminhamos um documento onde destacávamos os grandes dilemas vividos pelos trabalhadores e pela destruição progressiva da ferrovia em nosso País,

sepultando um sonho da revitalização, que chegara a ser defendida pelo presidente Lula, quando ainda era candidato ao cargo de maior representação da vida brasileira.

Infelizmente, o governo não apenas nada fez em favor da RFFSA e muito menos para revitalizar o sistema ferroviário brasileiro. Ao contrário, em ato digno dos piores dias da ditadura, editou medida provisória, a nova vestimenta dos atos institucionais. Com a MP246 e Decreto 5.412, de 6 de abril 2005, encerrando o processo de liquidação e extinguindo a RFFSA.

Os governos anteriores e o atual patrocinaram a dilapidação da Rede e deixaram seu patrimônio apodrecendo, sendo saqueado. Em vez de adotar medidas que pudessem investigar os crimes contra a RFFSA e revitalizar a ferrovia no País, o governo Lula preferiu fechar a tampa do caixão com sua medida "provisória".

Ao contrário de outras medidas "provisórias", que se tornaram definitivas, as organizações de trabalhadores ferroviários desenvolveram intensas mobilizações em todo o País. Procuramos orientar parlamentares

e conseguimos derrotar o ato autoritário do governo. Na terça-feira, 21 de junho, a MP 246 foi derrotada no Congresso, rejeitada com todas as honras.

É sem dúvida, uma grande vitória contra este crime que se cometia contra a ferrovia, contra a RFFSA, contra um patrimônio do povo brasileiro. A luta agora ganha maior espaço e o sistema ferroviário deve vir à tona como o decantado discurso de integração nacional, com todas as suas repercussões de benefícios sociais.

* Presidenta do STEFBH

SURGE UMA NOVA CENTRAL SINDICAL

Trabalhadores de todo o País fundaram uma nova central sindical, em congresso realizado nos dias 28 e 29 de junho, em Brasília. A Nova Central Sindical de Trabalhadores (NCST) tem como primeiro coordenador José Calixto Ramos, presidente da Confederação Nacional dos Trabalhadores na Indústria (CNTI). Outras seis confederações de trabalhadores se uniram para formar a nova central: CSPB, CNTEEC, CNTA, CNTS, CNTTT e CONTRATUH.

Em Minas, a nova central também começa forte, absorvendo toda a estrutura da União Nacional Sindical (UNS). A NCST em nosso Estado será dirigida pelo vice-presidente da Federação dos Rodoviários de Minas, Antônio Miranda da Costa.

Um dos principais objetivos, segundo seus fundadores, é unir repre-



sentantes de confederações, federações e sindicatos de todo o Brasil

que lutam contra os rumos dados à discussão da reforma sindical.

dácia e a humildade de elaborar e apresentar ao Congresso Nacional um projeto da organização sindical brasileira. Realizamos grandiosa manifestação no dia 25 de março e, com o eco dessa grande concentração, ousamos mais: apresentamos agora, para todos os trabalhadores brasileiros, a alternativa de uma nova central, a Central Sindical dos Trabalhadores do Brasil".

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM EMPRESAS FERROVIÁRIAS DE BELO HORIZONTE

Av Assis Chateaubriand, 291 - Floresta B. Horizonte - CEP 30150-100 - Tel (31) 32715049 - 32711455 - 32715238 - 32717418 - Fax 3226-3745 - e-mail: stefbh@veloxmail.com.br

Presidente: Edna Ribeiro Bezerra

Diretoria Anacleto Bernardes Neto, Carlos Antônio Pereira Vitória, David Eliúde Silva, Luiz Cláudio Pimenta, Mauro Rocha de Assumpção, Myrian Viana Cypreste, Neusa Pedrosa Pimenta, Ronaldo Moreira Araújo, Williman Hestefany da Silva

Conselho Fiscal: Edmar Geraldo Lima, Geraldo José Ferreira, Wanda Passos de Carvalho

Edição: José Geraldo Ribeiro - MG 02717

JP Impressão: Fumarc - 8.000 exemplares

MOBILIZAÇÃO HISTÓRICA EM DEFESA DA RFFSA



Manifestação de ferroviários em Divinópolis/MG



Dep. Inaldo Leitão relator



Reunião em Brasília



Manifestação no Rio de Janeiro

Mobilizações realizadas pelas representações de trabalhadores em vários estados denunciaram o caráter entreguista e criminoso da Medida Provisória 246, editada pelo Governo Federal em 6 de abril/2005.

Esta MP foi encaminhada ao Congresso Nacional para finalizar a liquidação e extinguir a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), postura que virava as costas para um grotesco processo de dilapidação de um dos maiores patrimônios da sociedade brasileira.

Pressão do STEFBH e demais entidades que representam os ferroviários em todo o País intensificaram a mobilização em defesa da RFFSA, culminando com a reprovação da MP na Câmara Federal dia 21 de junho, atendendo apelo das entidades, que indicamos ainda a necessidade de uma CPI para levantar todos os demandas e problemas que interferiram na administração da Rede nos 12 últimos anos.

A vitória da mobilização pode preservar este patrimônio e resgatar uma discussão mais séria e responsável do futuro da RFFSA.

Carta do STEFBH aos deputados federais, senadores e partidos políticos

- * A extinção da RFFSA traz em seu bojo uma queima de arquivo de desmandos em suas diversas gestões;
- * Diga não à queima de arquivo da RFFSA;
- * Vote contra a Medida Provisória 246!

Em nome de nossos representados nos estados de MG, RJ, SP, GO e DF, o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de Belo Horizonte (STEFBH) recorre ao poder constitucional e patriótico de V. Exa. no sentido de não permitir que a Medida Provisória nº 246, de 06/04/2005, que extinguiu a Rede Ferroviária Federal S. A (RFFSA), seja aprovada nessa casa.

Os motivos são inúmeros; os prejuízos para a Nação e para o povo brasileiro são imensuráveis, conforme tópicos sucintos a seguir:

- A RFFSA tem patrimônio estimado em mais de 20 bilhões e seu passivo é da ordem de 13,6 bilhões. Do total desta dívida, no entanto, 6,6 bilhões são créditos da RFFSA com a própria União e 556 milhões são de tributos, ou seja, aproximadamente a metade da dívida é com o próprio governo. A outra metade, na sua maioria é composta de ações trabalhistas já transitadas em julgado, portanto, ou a RFFSA paga, ou a União paga aos trabalhadores.
- Valor da transferência de bens patrimoniais da RFFSA para a formação da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, no montante de 1,5 bilhões na moeda da época, cerca de 15 anos atrás, deixou de constar, a partir do ano 2.000, no Balanço

Patrimonial da RFFSA como seu crédito perante a União.

- A Companhia Vale do Rio Doce deve mais de um bilhão de reais a RFFSA. (Encontro de contas da RFFSA e a CVRD atualmente em negociações finais, apresentou crédito favorável à RFFSA que, segundo a imprensa, é da ordem de 500 milhões de reais).

- Nestes quase nove anos de operação ferroviária privada, a participação do modal ferroviário na matriz de transportes caiu de 20% para 18%. Se retirarmos o transporte de minério, a participação do modal gira em torno de 7%.

- As concessionárias ferroviárias mesmo contando com todas as facilidades patrocinadas pelo governo, não cumprem as metas estabelecidas nos contratos de concessão:

- Não realizaram os investimentos necessários;
- Não reduziram o número de acidentes;
- Não aumentaram a capacidade de transportes (salvo raras exceções).

A malha ferroviária foi dilapidada através das seguintes ações:

- a) Desativação de vários trechos ferroviários em todos os estados (RS, SC, PR, SP, RJ, GO, DF, MT, MS, MG, BA, SE, AL, PE, PB, RN, CE, MA, PI, PA), sob a alegação de serem antieconômicos, aquiescendo invasões na faixa de domínios.
- b) Fechamento de 90% das estações ferroviárias, relegando ao completo abandono um imenso patrimônio.

c) Recusa de clientes e constituição de monopólios, o que vem privando centenas de pequenos e médios usuários do uso da ferrovia.

d) Furto de patrimônio da RFFSA, como trilhos dormentes, vagões, peças de locomotivas que são vendidas como sucatas. Vários vagões estão sendo queimados para virar sucatas, além de outros.

Quanto representa financeiramente e economicamente o abandono e dilapidação dos trechos ferroviários em todo o país?

Em síntese: A quem interessa a queima de arquivo da RFFSA? Por quê não uma CPI?

A Medida Provisória 246 é absurda, não tem urgência e relevância, princípios básicos para uma MP. Certamente visou apenas desorganizar, desestruturar o sistema ferroviário brasileiro e prejudicar, ainda mais os empregados e aposentados da RFFSA, ao invés de apurar os desmandos que vêm ocorrendo no modal ferroviário.

Caso V.Exa. necessite de mais subsídios a respeito do presente assunto, colocamo-nos à disposição.

Rogamos e agradecemos antecipadamente a V.Exa, o empenho pessoal por intermédio do seu voto, inclusive de convencimento junto aos demais parlamentares dessa egrégia instituição, no sentido de não permitir que o patrimônio público da RFFSA seja entregue aos interesses adversos da nação brasileira.

VOTE CONTRA A MEDIDA PROVISÓRIA 246 !

BARRADA A MP DA TRAIÇÃO



Com votação simbólica e sob os aplausos dos trabalhadores ferroviários que lotaram as galerias, o plenário da Câmara Federal rejeitou a Medida Provisória 246/05, que extinguiu a Rede Ferroviária Federal (RFFSA). Na votação anterior, os deputados já haviam rejeitado a Medida Provisória 245/05, que liberava crédito extraordinário de R\$ 393,32 milhões a diversos órgãos do Governo Federal para custear o processo de extinção da Rede Ferroviária Federal S.A.

Praticamente todos os líderes partidários orientaram contra a constitucionalidade e os requisitos de urgência e relevância da MP. Contrário à extinção da empresa, o deputado Carlos Santana (PT-RJ) apontou na MP 246 o objetivo de liquidar a Rede Ferroviária, quando deveria ser discutida a revitalização da empresa. “A RFFSA não precisa ser liquidada porque tem mais créditos a receber do que dívidas”, avaliou.

A rejeição foi declarada pelo presidente Severino Cavalcanti, após

solicitação do líder do PT, Paulo Rocha (PA), para a retirada do pedido de votação nominal feita por seu partido. Praticamente todos os líderes partidários orientaram contra a constitucionalidade e os requisitos de urgência e relevância da MP.

Falta de política para o setor ferroviário

Parlamentares criticaram a decisão do Governo de liquidar a RFFSA sem desenvolver uma política nacional de revitalização do transporte ferroviário.

A deputada Dra. Clair (PT-PR), que teve papel fundamental nas articulações, disse que, em vez de discutir a MP 246/05, a comissão deve-

ria debater o papel e a revitalização desse tipo de transporte.

O deputado Carlos Santana (PT-RJ), criticou a liquidação da empresa e disse que o Brasil passaria a ser o único país sem uma empresa estatal para controlar o transporte ferroviário. “A existência do passivo trabalhista não justifica a liquidação da empresa, pois ela tem crédito a receber do Governo Federal e de empresas concessionárias do transporte ferroviário, que chega próximo ao valor do passivo trabalhista”. O passivo é estimado em R\$ 6,5 bilhões e seria proveniente das 38 mil ações que tramitam na Justiça.

Mobilização na Câmara Federal

Cerca de 400 ferroviários acompanharam a rejeição pelo Plenário das medidas provisórias que tratavam do processo de liquidação da RFFSA. O presidente da Câmara, Severino Cavalcanti, recebeu, em seu gabinete representantes dos sindicatos de ferroviários de todo o País, acompanhados pelo deputado Carlos Santana (PT-RJ).



Edna com Severino, presidente da Câmara

STEFBH cobra respeito a decisão do TST

O STEFBH encaminhou, no último dia 12 de julho, ofício à Secretaria de Recursos Humanos do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, com cópias para vários ministérios e ao próprio presidente da República, solicitando empenho para determinar ao INSS o pagamento dos 5% restantes relativos ao dissídio coletivo sentenciado pelo Tribunal Superior do Trabalho, integralizando os 14% definidos pelo TST para aplicação nos salários dos ferroviários. A sentença de 10 de março de 2005, foi parcialmente cumprida, com um adiantamento de 9% e faltam 5% retroativos em 28 meses.

Desilusão

No ofício, a presidente do STEFBH lembra que o atraso nos pagamentos penaliza trabalhadores inativos, já idosos, e que têm direito ao reajuste, conforme a lei 8.186, de 21/05/1991, e lei 10.478, de 28/06/2002. Os salários são de R\$ 600,00, em média, e ficaram sem qualquer reajuste durante cinco anos, de 1998 a 2003. No ofício, lembramos que “os ferroviários vivem uma grande desilusão e descrédito para com as nossas autoridades governamentais que parecem esquecer de que salários e proventos são alimentos e, por isso não podem deixar de serem pagos.



Manifestação de ferroviários em Brasília

Patrimônio abandonado e criminosamente saqueado

O procedimento dos governos que se sucederam em nosso País tiveram com a RFFSA o mesmo comportamento que sempre tiveram quando querem dilapidar e sucatear o patrimônio de empresas estatais, visando privatizações a preço de banana.

Esta tática veio fulminando gradativamente a saúde operacional da Rede Ferroviária Federal ao longo dos anos, desativando trechos, invertendo uma prioridade histórica de integração nacional através da ferrovia.

O processo de liquidação da RFFSA vem se arrastando por longos anos tratando a empresa e todo o seu patrimônio físico e humano como a um moribundo em um CTI, com os aparelhos sendo desligados um a um, mantendo-o vivo apenas enquanto se discute o seu inventário.

As empresas que ganharam concessões altamente lucrativas não arcaram com obrigações dos passivos trabalhistas da RFFSA. Promoveram grande demissão de trabalhadores com qualificação específica e idade média de 45 anos de idade. Passou a operar apenas os trechos considerados lucrativos deixando os demais abandonados, com mato crescendo, prédios sendo deteriorados (telhas, portas, janelas roubadas). Pior ainda, este crime contra um patrimônio que demandou déca-

das para ser construído contou com a omissão do governo, que não exerce qualquer ação fiscalizadora.

São vergonhosas as ocorrências registradas pela imprensa de roubo de trilhos, dormentes, desmanche de vagões, redes de eletrificação. O próprio STEFBH, através do diretor David Eliude, foi obrigado a acionar a polícia para flagrar um caminhão abarrotado de trilhos cortados a maçarico, com destino para receptadores que agem à luz do dia.

Luta pela ferrovia

Todas estas questões e as ameaçadoras medidas provisórias do atual governo levaram o movimento sindical de ferroviários em todo o País a iniciar a luta pela instalação de uma CPI, que levante todas as mazelas de administrações corrosivas contra o interesse da RFFSA, dos trabalhadores e da Nação. Mesmo conseguindo a importante vitória de derrotar as MPs, a luta continua pela revitalização da ferrovia, tendo a nossa atividade como um dos mais fortes instrumentos para a recuperação econômico social brasileiro.

Nas páginas seguintes apresentamos um diagnóstico da ferrovia enviado pelo STEFBH ao governo federal e propostas para serem implementadas no setor.

Depredação da histórica linha ferroviária que liga Belo Horizonte ao Rio de Janeiro entristece comunidade e leva Ministério Público a pedir investigação sobre o crime

Roubo ameaça patrimônio



Esquema investigado



A polícia apreendeu cerca de 140 toneladas de trilhos de ferro, que teriam sido furtados da Companhia Vale do Rio Doce/Ferrovia Centro Atlântica, em Itabira, na região central do Estado. A operação foi de uma parceria entre a Polícia Civil e a Polícia de Minas Gerais. Os trilhos foram encontrados em um depósito de madeira em uma fazenda em Itabira.

GERAIS/CENTRO-OESTE

quadrilhas resultou no roubo de quase 10 mil toneladas de material. Siderúrgicas são suspeitas de receptação

Trilhos saqueados



Trilhos roubados. A polícia apreendeu ontem 40 toneladas de trilhos roubados na O40. A polícia Civil apreendeu ontem 40 toneladas de trilhos roubados na O40.

FERROVIÁRIOS MEDIDA PROVISÓRIA EXTINGUE A RFFSA

Governo Lula edita a Medida Provisória 246 e Decreto 5.412, de 6 de abril/2005, encerrando o processo de liquidação da Rede Ferroviária Federal S.A.

O Brasil foi surpreendido na última quinta-feira com as medidas adotadas pelo Governo Federal, publicadas no Diário Oficial da União, acabando com o processo de liquidação judicial da RFFSA e sacramentando sua extinção em uma canetada, pouco antes de seu embarque para os funerais do Papa. A União assume todos os compromissos e dívidas relativas à RFFSA. Com a medida, os ferroviários aposentados e pensionistas complementados passarão a pertencer a uma Secretaria de Recursos Humanos vinculada ao Ministério do Planejamento. Os trabalhadores ainda na ativa serão transferidos para o GEIPOP (Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte vinculada ao Ministério dos Transportes). A presidente do STEFBH, Edna Ribeiro Bezerra, e o diretor financeiro entidade, David Eliude, se deslocam com dirigentes de sindicatos de todo o País para Brasília, nesta segunda-feira, dia 11 de abril, quando serão elucidadas todas as implicações da canetada presidencial. Deveremos ainda orientar a companheiros sobre como será encaminhada a continuidade das lutas e demandas da família ferroviária ligada à extinta RFFSA, zelando por todos os direitos conquistados estabelecidos pela categoria. Tão logo tenhamos um estudo pormenorizado da MP e do decreto e, posse das informações levantadas em Brasília, repassaremos imediatamente todos os trabalhadores.

ATO PÚBLICO CONTRA A EXTIÇÃO DA RFFSA

DIVINÓPOLIS DIA 29 DE ABRIL - 10 HORAS Praça dos Ferroviários Ao lado da locomotiva 340 - Entrada das oficinas da FCA

O presidente da República usou o velho artifício de administrar o País por medida provisória e, no último dia 6 de abril, através da MP 246 extinguiu a Rede Ferroviária Federal S.A. Em uma canetada, sem uma discussão ampliada no Congresso e muito menos com a sociedade, Lula decretou a morte definitiva da RFFSA. Chegou ao fim o velho sonho brasileiro da revitalização da ferrovia em nosso País. Todo o patrimônio construído para dar suporte ao desenvolvimento econômico e social do País será saqueado como uma mina abandonada. Os brasileiros perdem a esperança de ter de volta o eficiente transporte de passageiros e a unidade nacional alcançada através da RFFSA jogada na lata de lixo pelo Governo Federal. Os trabalhadores da RFFSA são premiados com a ingratidão e com a ameaça aos seus direitos. Processos judiciais, inclusive os de periculosidade e insalubridade em Divinópolis (com dinheiro já retido para pagamento), poderão ser devolvidos à União, exigindo nova e intensa luta por precatórios. As várias casas da RFFSA, penhoradas em processo de Lavras, deixarão de ser objeto de penhora, ameaçando seus moradores, que podem precisar de uma luta judicial para conservar seu direito de moradia. A tragédia da insensível canetada presidencial exige uma mobilização nacional pelo patrimônio do povo brasileiro e para que os bens da RFFSA não sejam entregues a preço de banana para concessionárias de serviços ferroviários voltados estritamente para fins comerciais. A ferrovia, que sempre significou a vitalidade e integração das cidades, precisa de nossa luta para sobreviver! Atenção ferroviários da ativa, aposentados e pensionistas: Não deixem de comparecer! Nossa união será a força necessária para a vida da ferrovia!

SINDICATO DOS TRABALHADORES EM EMPRESAS FERROVIÁRIAS DE B.H.



Uma luta de interesse nacional

A ferrovia é o caminho para um Brasil de compromisso social

Carta enviada pela presidente do Sindicato, Edna Bezerra, ao então ministro dos Transportes, Anderson Adauto, alertava para a vital importância da ferrovia

"A eleição de Luiz Inácio Lula da Silva para a presidência da República deixa os brasileiros na expectativa de algo que o próprio Partido dos Trabalhadores marca sempre nas suas propostas de campanhas: a "inversão de prioridades" e um governo voltado para objetivos da coletividade, destacando políticas de alcance social e de correção das desigualdades.

Em sua campanha eleitoral Lula marcou como linha mestra de propostas a recuperação econômica brasileira, ressaltando a retomada do crescimento com atividades produtivas, geração de emprego e correção das disparidades regionais.

Para alcançar tais objetivos, o novo governo precisará corrigir alguns erros grosseiros dos governos anteriores, que tiveram como idéia símbolo o chavão "exportar é o que importa", sacrificando "os mercados internos" e jogando sobre os brasileiros o peso dos compromissos com credores internacionais.

Neste propósito, todos estes últimos governos vêm aplicando com severidade uma receita do Fundo Monetário Internacional para a implantação de um "Estado mínimo", retirando da administração pública principalmente as atividades lucrativas que historicamente são desempenhadas com eficiência por empresas estatais estratégicas. Daí surgiram os programas de desestatização da economia e a "passagem" para mãos da iniciativa privada de setores estratégicos. Em alguns deles, ficou clara uma administração caótica e de lucros abusivos, como acontece no setor de telefonia, com tarifas abusivas e serviços de caótica qualidade. Nosso propósito aqui, no entanto, é apresentar um sucinto diagnóstico do sistema ferroviário brasileiro e

apresentar propostas que melhor representem o anseio da sociedade dentro de um novo modelo econômico de retomada de atividades produtivas, com geração de empregos e um melhor padrão de vida social.



Grande parte das 18 estradas de ferro que integraram a RFFSA teve a sua exploração iniciada por grupos privados, na sua grande maioria internacionais. O fracasso dessas administrações conduziu ao acúmulo de déficits econômicos, obrigando o governo a socorrer estas empresas, terminando por encampá-las

RFFSA: a volta ao passado

Podemos estabelecer alguns marcos históricos para a sofrida existência da RFFSA:

Em 1922, ao se celebrar o primeiro Centenário da Independência do Brasil, existia no País um sistema ferroviário com, aproximadamente, 29.000 quilômetros de extensão.

Destacam-se alguns fatores relevantes para o sistema ferroviário do País, ocorridos no período de 1922 a 1974, tais como:

- introdução da tração elétrica, em 1930, para substituir em determinados trechos à tração a vapor;
- substituição da tração a vapor pela diesel-elétrica, em 1939;
- criação da Companhia Vale do Rio Doce, em 1942, que absorveu a Estrada de Ferro Vitória-Minas (construída a partir de 1903);
- Reorganização e saneamento, no final da década de 30, das estradas de ferro existentes, com a encampação de empresas estrangeiras e nacionais, inclusive estaduais, criando a Inspetoria Federal de Estradas – IFE, órgão do Ministério de Viação e Obras Públicas, encarregado de gerir as ferrovias e rodovias federais;
- Instituição do Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF e do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, pelo Decreto Lei 3.155, de 28/03/1941;
- Criação da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, pela Lei 3.115, de 16/03/1957, unificando administrativamente as 18 estradas de ferro pertencentes à União, que totalizavam 37.000 quilômetros de linhas distribuídas pelo País;
- Unificação das estradas de ferro do Estado de São Paulo, com a criação da Fepasa – Ferrovia Paulista S.A., em 1971, pela Lei 10.410/SP;
- Extinção, em dezembro de 1974, do DNEF e transferência de suas funções para a Secretaria-Geral do Ministério dos Transportes, bem como para a RFFSA.

Em 1957, criação da Rede para ordenar o sistema ferroviário em nosso país. A grande parte das estradas integrantes da Rede foram exploradas pela iniciativa privada, sobretudo grupos internacionais, tendo fracassado em suas administrações. A Rede surgiu como um pronto-socorro, incorporando estas empresas ao patrimônio público.

Desde 1952, o presidente Getúlio Vargas recomendava a incorporação administrativa à União de todas as estradas de ferro. A constituição da RFFA objetivava vencer as graves inconveniências da administração fragmentada, assegurando uniformização e sistematização capazes de transformá-la em um fator essencial à integração, segurança, desenvolvimento da economia e Soberania Nacional;

Nas últimas três décadas, a situação da RFFSA se agravou profundamente, devido às decisões governamentais descritas a seguir:

- 1- As tarifas cobradas pelos serviços prestados foram severamente comprimidas, como parte de uma política equivocada de combate à inflação, produzindo enormes prejuízos à RFFSA e acelerando o sucateamento de seus equipamentos e instalações, por falta de recursos;
- 2- O déficit foi acelerado porque os serviços sociais que os governos impuseram jamais foram ressarcidos corretamente, de forma a possibilitar não apenas a cobertura dos custos, mas também a remuneração do ativo envolvido e a geração de superávits indispensáveis a novos investimentos;
- 3- Tarifas reduzidas foram aplicadas a serviços prestados a iniciativa privada, como resultado de pressões políticas e econômicas exercidas sobre o governo, numa nefasta transferência de rendas do setor público para o setor privado, destinada exclusivamente a aumentar o lucro dos grupos envolvidos;
- 4- Os cargos de direção da RFFSA e seus postos-chaves estiveram, por via de regra, ocupados por pessoas comprometidas com a política dominante, militares e políticos derrotados, muitos deles desprovidos dos atributos necessários ao desempenho eficiente das funções ocupadas, mais interessados em atender suas correntes, do que em cuidar da saúde da empresa;
- 5- O capital adquirido por financiamentos externos, ao invés de ser devidamente aplicado na recuperação e retificação da malha existente e na ampliação e modernização dos pátios, foi de preferência empregado em obras faraônicas

extemporâneas e de elevado custo como a Ferrovia do Aço e a Ferrovia Norte Sul, para atender interesse de ufanismo, de propaganda, ou de política local, sem possibilitar uma recuperação dos investimentos em tempo razoável;

Todos os fatores acima alimentaram a criação de uma suposta imagem de ineficiência, desperdício e excesso de pessoal, veiculada à exaustão pelos meios de difusão e estimulada pelo “lobby” dos transportadores concorrentes estipendiada pelos corifeus da desnacionalização de nossa economia.

Início do processo de desestatização do setor ferroviário, pelo Decreto 473/92, a partir da inclusão da Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA no Programa Nacional de Desestatização.

A Rede passou a ser instrumentalizada pelos governos como fator social a fundo perdido para integração nacional, atendendo políticas governamentais de tarifas “sociais” baixas durante longos momentos de alta inflação. Gradativamente o patrimônio e sua capacidade financeira foi sendo sucateada, com políticas de investimento irrisórias, que impediam sua auto-sustentação;

Em 1996 o caminho foi definitivamente escancarado para a iniciativa privada com as concessões, retornando o sistema ferroviário aos seus primórdios de exploração setorializada. Perdeu-se o ponto de vista microeconômico, qual seja, transporte de passageiros (subúrbios e de longa distância) e de mercadorias para longínquas regiões no país, que atendessem interesses sociais, privilegiando os corredores de exportação, fortemente defendido por grupos empresariais nacionais e internacionais. O que existia de transporte de passageiros foi sucateado. Nas concessões, a lógica adotada no governo FHC é a da privatização dos lucros e a socialização dos prejuízos.

O processo de liquidação da RFFSA, iniciado em 07/12/1999, produziu ainda grave injustiça social, além de penalizar os trabalhadores. As concessionárias, apesar da sucessão, não arcaram com o ônus dos passivos trabalhistas dos empregados da RFFSA. A grande demissão feita pelas concessionárias de trabalhadores com qualificação específica e idade média de 45 anos de idade, define a falta de compromisso social e descaso com um projeto de médio ou longo prazos para as malhas operadas. As concessionárias passaram a operar apenas os trechos que julgaram lucrativos, deixando os demais abandonados, com mato crescendo, prédios sendo deteriorados (telhas, portas, janelas roubadas). Tudo isto, diga-se, sem que haja qualquer iniciativa fiscalizadora do governo, mesmo se tratando de um patrimônio construído pela União com o sacrifício do povo e dos trabalhadores.

Em um balanço de 1998, com dois anos de operação das concessionárias, Napoleão José Veira, em seu livro FHC – Um governo fora dos trilhos, demonstra, se comparado com o momento anterior ao que o governo propositadamente sucateou a malha, somente a MRS conseguiu transportar o que a RFFSA fazia antes. “As demais concessionárias se situaram numa faixa de 10 a 20% a menos”, sendo que algumas delas operavam com déficit. Demonstra também que as concessionárias não se prepararam também para transportar acréscimo na safra de grãos, postergando obras essenciais e investimentos na via. As locomotivas continuam sendo importadas da África do Sul, desestimulando a indústria nacional de material ferroviário. Também a redução de acidentes não foi atingida a patamares desejados e são frequentes as reclamações de usuários quanto à falta de pontualidade e disponibilidade de vagões.

Desde os primórdios da sua implantação no País até hoje, a iniciativa privada não foi capaz de levar avante com sucesso a construção de ferrovias, necessitando sempre da poupança pública. Hoje, como antes, o fenômeno se repete. Dois exemplos gigantescos de obras escandalosas, a empresa privada foi beneficiária dos investimentos públicos nas construções da Ferrovia do Aço e da Ferrovia Norte Sul. Na primeira, tivemos um investimento público da ordem de 2,5 bilhões de dólares, sendo repassada para mãos privadas por cerca de US\$ 70 milhões.

Além destes casos clássicos de escândalos, os investimentos públicos realizados na malha ferroviária continuam privilegiando a recuperação de corredores de exportação, eximindo a iniciativa privada de manter as vias por onde escoam seus próprios lucros. Onde os



recursos públicos não são aplicados, a malha ferroviária vai sendo dramaticamente desativada. Com as concessões, o socorro do governo para manter as malhas amplia os déficits públicos. Na contramão de investimentos internos, de sua modernização com a participação dos seus empregados e usuários e muito menos de fiscalização e

controle da sociedade, os governos preferiram dilapidar a RFFSA para entregá-la como peça velha de fácil arremate para uma privatização planejada.

Trilhos da destruição

Uma entrevista concedida em novembro de 2000 à Revista Ferroviária pelo Sr. Luiz Henrique Teixeira Baldez, secretário de transportes terrestres do Ministério dos Transportes, o técnico do governo apontava dois benefícios para o Estado com a entrega da RFFSA às concessões. O primeiro seria econômico: “economizar os recursos que eram dirigidos àquela atividade deficitária”. No segundo, de caráter político, segundo ele, o Estado passaria a ter um papel muito mais regulador e fiscalizador.

Baldez faz alusão aos contratos assinados em 1995 e 1996 como “os melhores que poderíamos ter naquela época”. Lembrou que “tínhamos o setor de material ferroviário falido completamente” e exemplificou: “a Mafersa, se eu não me engano, foi vendida por R\$ 1,00, ou outro valor simbólico”. Já nesta matéria, tocou em um ponto crucial que deixa a RFFSA ainda sem solução: “Hoje nós temos grandes problemas, com alguns bilhões de Reais, a resolver na RFFSA, ainda em liquidação”. Apesar de estar em 2000 depois de Cristo, a declaração do secretário nos faz obrigatoriamente lembrar de uma verdade diagnosticada pelo Tesouro Nacional por volta de 1852, negando recursos para as empreitadas do Barão de Mauá. O Tesouro foi taxativo: “O Estado não é tutor de particular”. Num dos argumentos “primorosos” para justificar a falta de manutenção das malhas, de máquinas e vagões, técnicos do governo informam que a iniciativa privada encontra dificuldade na compra das peças de reposição. Segundo um deles, as empresas carecem de manutenção nos vagões por que a indústria não supre a demanda de eixos.

A iniciativa privada se escora na própria lei para não “mexer uma palha” em manutenção de malha. Segundo o D.L. 9.760, de 5 de maio/1946, art.1º, “as estradas de ferro são bens da União”. Pela lógica do lucro fácil, cabe à União os investimentos de conservação por onde escoam a produção e o lucro da iniciativa privada. Efetivamente, a RFFSA se transformou na mãe de todos, esgotou suas malhas como se esgota as artérias de um corpo doente. As concessionárias se postam hoje como carrapatos no que resta da rede. Quando sua atividade econômica esbarra em problemas ou mesmo no esgotamento, sobra apenas uma velha lembrança do que era uma estrada de ferro.

O sistema ferroviário vem sendo vítima ainda de interesses de grupos de transportes nacionais e internacionais que atuam por estradas. A ferrovia só foi interessante no momento em que grupos econômicos tinham interesse de vender material de transporte ferroviário. O avanço do caos se acelerou com o ingresso da indústria automobilística e sua lógica voltada para o transporte rodoviário, contrariando a vocação de um país de dimensões continentais. Dentro deste propósito dos grupos econômicos, o transporte de passageiros à grande distâncias com o de carga geral foram sacrificados, beneficiando trens unitários para corredores de exportação. Mesmo que em menor escala, estes grupos econômicos que detêm o poder, impedem um maior avanço dos metrô, buscando concentrar todo o fluxo de passageiros em estruturas arcaicas e desumanas no transporte coletivo urbano.

Algo que já vinha sendo vaticinado desde 1859 pelo engenheiro Christiano Ottoni, está bem atual no perigo da privatização das ferrovias e o monopólio no setor de transportes: “seria um estado dentro do estado”. Ao acompanharmos as empresas que detêm as concessões da Rede, vemos que elas abrem seus capitais. Uma delas, a Companhia Vale do Rio Doce vem absorvendo gradativamente as demais empresas com participação acionária e passamos a ter um truste, com todos os males e implicações na definição de preços e de sistema de transporte.

Um sistema ferroviário que sirva à sociedade

O sistema ferroviário brasileiro foi apropriado por alguns grupos empresariais. O que poderia integrar o país pelo transporte de passageiros e a possibilidade do deslocamento da pequena e média produção foi transformado em propriedade de grupos fortemente armados com o poder de influência nos governos e na economia de nosso país. O ir e vir de pessoas e do comércio ampliado foi sufocado pelas atividades “macro-econômicas”.



Entendemos que o apelo do novo presidente eleito para o País, para a retomada do crescimento econômico e de políticas de responsabilidade e compromissos sociais, pode ser um alento para o sistema ferroviário e o que ele representa para a nacionalidade.

Apresentamos, a seguir, pontos que consideramos relevantes para o País e que dependem de uma nova visão e dotação de valor para a atividade ferroviária:

Propostas de constituição do Sistema Ferroviário Brasileiro

- ✓ Modernização do sistema de transporte ferroviário, retomando a malha ferroviária para o Estado, em processo dinâmico de recuperação (ou como quiserem, ressurreição) da Rede;
- ✓ Lançamento de um Programa de Modernização do Sistema Ferroviário, com a democratização do controle e da gestão;
- ✓ Auditar todos os contratos de concessão e viabilizar os necessários avanços previstos em lei;
- ✓ Auditar e dar providência no processo de liquidação da RFFSA, implementando as indenizações cabíveis, saneamento e viabilizando a retomada do controle do sistema ferroviário para o Estado;
- ✓ Constituir a nova empresa estatal para atuar no sistema ferroviário brasileiro, que seria gerenciando pela Agência de Transportes Ferroviários, ligada ao Ministério dos Transportes;
- ✓ Garantir a participação de empregados, dos clientes (concessionários) e usuários na administração da empresa gerenciadora do sistema;
- ✓ Garantir a implantação, manutenção e garantia de qualidade no transporte ferroviário de passageiros;
- ✓ Negociar com grupos nacionais e internacionais a implantação de sistema de transporte de passageiros de alta velocidade entre os estados brasileiros;
- ✓ Estabelecer políticas de qualidade na gestão do sistema ferroviário, com auditorias independentes e permanentes;
- ✓ Autonomia na política de pessoal, material (mercado interno e importação) e comercial;
- ✓ Escolha da diretoria da nova empresa estatal ferroviária com base profissional;
- ✓ autonomia para atuar como empresa de transporte e de outros serviços, inclusive em associações com outras instituições públicas e privadas;
- ✓ Implementar programas e metas que garantam um crescimento auto-suficiente na produção e receita, viabilização do melhor atendimento à sociedade;
- ✓ Adoção na empresa de um modelo administrativo técnico e disciplinado, impedindo o sistema “político” remanescente do regime autoritário;
- ✓ Elaboração do Plano Diretor do Sistema Ferroviário, racionalizando o fluxo de mercadorias e de pessoas no território brasileiro e para outros países, garantindo sua modernização e controle;

Política interna de pessoal

- ✓ elaboração de um justo PCS implantação de carreira técnica. Ocupação em cargos de confiança somente após habilitação nos cursos de formação ou aperfeiçoamento gerencial e ou técnico
- ✓ política pública de pessoal pela valorização dos recursos humanos e de desenvolvimento técnico operacional
- ✓ garantia de cursos de especialização em ferrovia após ingresso no Sistema
- ✓ instituição de treinamento voltado para o aperfeiçoamento e reciclagem dos trabalhadores, em geral, ou vistas à inovações

Política tecnológica

- ✓ desenvolvimento de pesquisa científica e da tecnologia ferroviária em associação com a indústria nacional, a universidade e institutos de pesquisa
- ✓ construção de um centro de pesquisa ferroviária nacional e de laboratório central
- ✓ constituição de um Banco de Dados em conjunto, ou não, com outras instituições para fornecimento de informações de interesse do Sistema Ferroviário Brasileiro nas mais diversas matérias
- ✓ promoção junto a Universidades de cursos de engenharia ferroviária, bem como nas escolas técnicas cursos técnicos ligados à ferrovia.

Política operacional

- ✓ agilização operacional
- ✓ redução do custo operacional
- ✓ redução de acidentes
- ✓ adaptação à conjugação de transportes
- ✓ aumento da produção
- ✓ compromisso com a manutenção
- ✓ utilização de mão-de-obra efetiva do quadro de pessoal interno

Política comercial

- ✓ apresentação de uma nova postura aberta para o cliente e mercado interno
- ✓ posicionamento como mais uma empresa de transportes no mercado competitivo, que vai oferecer serviços ao cliente, com qualidade a custos reduzidos
- ✓ oferecimento, além do transporte de produto, de estocagem, acondicionamento, faturamento e distribuição
- ✓ rejeição a monopólios e privilégios, sem concessão de exclusividade a certos tipos de transporte, ou a cargas típicas de corredores de exportação
- ✓ crescimento de sua participação na carga transportada, ampliando sua participação na carga geral
- ✓ desenvolvimento da conjunção de transporte entre os diversos modos, utilizando, em função da economia de escala, um ou mais dos sistemas existentes

Reversão de prioridades sociais

- ✓ Reconstituir o Sistema Ferroviário Brasileiro em empresa nacional, através da fusão das estradas, viabilizando sua administração com políticas de gestão transparentes e com participação da sociedade;
- ✓ Definir a administração da nova empresa com instrumentos de qualidade e busca de produtividade, tornando-a lucrativa e estratégica para os objetivos sociais e de interesse nacional;
- ✓ Renegociar as concessões de malhas ferroviárias e estabelecer políticas justas na utilização e nas tarifas praticadas;
- ✓ Estimular qualquer iniciativa privada que aponte para o desenvolvimento do Sistema Ferroviário Brasileiro e seus objetivos de suporte para o desenvolvimento econômico-social e da nacionalidade;
- ✓ Estimular investimentos no setor ferroviário, seja na atividade direta ou de suporte;
- ✓ Viabilizar investimentos no Sistema, garantindo o fluxo de passageiros sem que haja influência no transporte de carga nos corredores de exportação;
- ✓ Resgatar no Sistema Ferroviário Brasileiro o transporte de passageiros de subúrbios e cargas de interesse social, voltados para o mercado interno;
- ✓ Garantir a concorrência de mercado ferroviário e impedir a formação de monopólios;
- ✓ Garantir que todos os investimentos no setor ferroviário objetivem prioritariamente a recuperação da malha existente e de instrumentos de interesse coletivo;
- ✓ Garantir em lei e na própria Constituição Federal a proteção do setor ferroviário como estratégico para o interesse nacional, impondo restrições para processos de privatização e utilização do sistema dentro do Congresso Nacional;
- ✓ Implementar uma campanha publicitária e de comunicação que torne o setor ferroviário transparente à sociedade e resgatando o valor de integração do trem no imaginário e opinião pública.