

Marc Nussbaumer

No filme de Ken Loach, *The Navigators*, a realidade supera a ficção. São ferroviários de verdade, da região de Sheffield, que dão as respostas para a fala dos actores. O filme é uma denúncia da deterioração das condições de vida dos trabalhadores da ferrovia e da crescente falta de segurança, em proveito de mais lucro. Paul, Mick, Len e Gerry, ferroviários com um senso profundo de solidariedade, vêem as suas vidas mudar radicalmente numa manhã de 1995. Ao chegarem à garagem para pegar ao serviço, são informados que a rede ferroviária fora privatizada. Um cartaz afixado às pressas informa-os que, a partir de então, passam a trabalhar para a "East Midlands Infrastructure". Um pouco mais tarde, outro anúncio exhibe "Gilchurch Industry".

Os executivos da nova empresa tentam, de imediato, desvalorizar os ferroviários: "Fazer somente o serviço não basta!" É preciso "ganhar contratos" e "vencer no mercado da concorrência". Os novos dirigentes oferecem aos assalariados a seguinte "opção": vocês aceitam as novas condições de trabalho, baseadas na rentabilidade (e, portanto, na exploração de seres humanos), ou preferem assinar a rescisão embolsando uma módica indemnização de demissão?

As cenas em que os trabalhadores são obrigados a destruir as suas ferramentas de trabalho - para que a empresa concorrente não as possa utilizar - apenas corroboram episódios verídicos do pós-privatização. Em Beckenham Junction, empregados da Railtrack apagam um incêndio com lama, pois o extintor era propriedade de outra empresa: um cartaz avisava, inclusive, que o uso de extintores poderia acarretar medidas disciplinares. Nessa mesma lógica, as tarifas escolares entre as cidades de Teignmouth e Torre tiveram um aumento de 50% porque os dirigentes da empresa ferroviária avaliaram que era muito grande o número de crianças que apanhava o comboio.

"Rentabilidade" torna-se a palavra-chave. A partir de 1994, a privatização da British Railways (BR) significou a fragmentação da empresa numa centena de sectores independentes que colaboram entre si por meio de contratos. A Railtrack, os serviços de passageiros e as empresas que alugam material ferroviário passaram a representar a nova estrutura das ferrovias prevista no projecto de privatização. A organização é controlada por várias autoridades: por um lado, o director de franquias é o responsável pela negociação, concessão e funcionamento das franquias; um outro director tem o poder regulador, que garante a aplicação das medidas relativas ao acesso à ferrovia e incentiva a concorrência; finalmente, uma autoridade específica zela pela regulamentação da segurança.

No que se refere ao transporte de passageiros, o governo optou pela franquia dos serviços. A British Railways reorganiza o seu sector de transporte de passageiros por meio de vinte e cinco empresas distintas, as Train Operating Companies (TOC). O director de franquias atribui e administra as franquias, que são contratos feitos por um período determinado entre essa autoridade e a operadora privada. Antes de poderem administrar uma empresa, as

operadoras devem receber uma autorização da segunda autoridade, a reguladora.

As empresas que trabalham com franquias retiram o principal da sua receita dos custos tarifários. Podem solicitar subvenções quando têm que explorar linhas ou comboios não rentáveis, mas que devem ser mantidos em operação no contexto de um serviço público. Também podem subalugar estações, ou parte de estações, o que normalmente fazem para comércio e restaurantes. As principais despesas são as de acesso à ferrovia, o aluguer das estações e de material móvel e o pagamento dos empregados.

Para tranquilizar os mais cépticos, o governo declarou que prestava uma atenção especial à questão da segurança, à qualidade dos serviços e à manutenção das linhas regionais e dos comboios suburbanos. No entanto, oito anos após a privatização da British Railways, o balanço é bastante sinistro. Multiplicam-se as reclamações dos passageiros: falta de informação, insalubridade, atrasos e cancelamentos de comboios etc. Sem falar nos acidentes. Mas a privatização não produziu somente desgraças: os especuladores lavaram o melhor.

Por ocasião do debate sobre a privatização, foi colocada a Hugh Jenkins, investigador da Universidade de Salford, a seguinte questão: "Os sectores privatizados irão ganhar dinheiro?" Jenkins respondeu com uma metáfora: "Um belo dia, vinte e cinco antiquários naufragam e são jogados numa ilha deserta. O único bem que conseguem salvar é a mesa do comandante. Só foram localizados sete anos depois e, apesar de tudo, vendendo e comprando a mesa, estavam todos ricos!" O seu prognóstico procedia. A partir da privatização, os dirigentes das empresas ficaram ricos, em especial devido às stock options. Uma acção do grupo Railtrack, por exemplo, subiu 300% entre 1996 e 1998. Os ferroviários, portanto, devem ser mais "produtivos", para que o valor da mesa do comandante continue a subir.

Não existem pequenos lucros. Os ferroviários perderam os seus direitos mais elementares, como, por exemplo, os de transporte: muitas vezes, são obrigados a usar o seu próprio carro para irem para o trabalho. Também perderam os direitos a férias e o subsídio de doença; a explicação é que são remunerados pelo seu tempo de trabalho, e não pelo seu tempo livre...

A deterioração das condições de trabalho deu-se sem grande resistência, já que a correlação de forças entre os sindicatos e os patrões evoluiu com vantagem para os últimos. Na verdade, o período de reestruturação da empresa coincidiu com uma política anti-sindical exacerbada.

No final da década de 70, os conservadores denunciavam o excessivo poder das centrais sindicais. Acusavam-nas de constituírem "um Estado dentro do Estado". Em 1974, a derrota do primeiro-ministro Edward Heath deveu-se, em parte, à greve dos mineiros. Mas os trabalhistas nem sempre foram poupados: em 1978-1979, o governo de James Callaghan foi abalado por um "inverno de descontentamento", pontuado por inúmeras paralisações nos serviços públicos.

Margaret Thatcher iria frear a influência dos sindicatos por meio de várias leis restritivas. A perpetuação do monopólio sindical de emprego (closed shop) foi quebrada após uma consulta eleitoral a todos os empregados; o direito de greve foi severamente regulamentado; o funcionamento de piquetes de greve, restrito ao local de trabalho; os movimentos de solidariedade, proibidos. Em 1982, a Lei Tebbit veio facilitar os despedimentos de trabalhadores sem uma decisão prévia da justiça do trabalho. E passa a ser possível

processar um sindicato na justiça, exigindo-lhe indenizações e juros - de 10 mil a 250 mil libras (de 45 mil a 830 mil reais), de acordo com os recursos da central sindical - por "acções ilegais".

Arsenal anti-sindical

Em 1983, o governo anunciou três medidas destinadas a enfraquecer ainda mais os sindicatos. As centrais sindicais deveriam organizar eleições a cada cinco anos, abertas a todos os filiados, com voto secreto, para a escolha de novos dirigentes. Dessa forma, os conservadores procuravam incentivar a eleição de dirigentes sindicais mais "moderados", principalmente devido à influência da imprensa. Para os sindicalistas, essas disposições estão em contradição com a Convenção 87 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), ratificada pela Grã-Bretanha, segundo a qual as organizações de trabalhadores têm "o direito de estabelecer suas próprias normas constitutivas". Nem dentro de seu próprio partido, os conservadores aplicam os princípios da lei imposta aos sindicatos... E, finalmente, os sindicalizados deveriam passar a ser consultados, por meio de uma votação secreta, 28 dias antes da realização de uma paralisação.

Esse arsenal anti-sindical foi aplicado, na íntegra, aos ferroviários. Representou uma queda vertiginosa no número de sindicalizados entre os sindicatos do sector. Em 1994, a longa greve dos controladores de tráfego da Railtrack mostrou que, após a privatização, seria cada vez mais difícil mobilizar os trabalhadores e conquistar vantagens sociais. Durante o conflito, a empresa privatizada chegou a ameaçar demitir os grevistas, obrigando-os a assinar "contratos pessoais" em que os empregados renunciariam a lutas reivindicativas se quisessem ser reintegrados na empresa. Além disso, a empresa também investiu 250 mil libras (mais de 830 mil reais) numa campanha publicitária nos principais jornais nacionais. O conflito terminou sem que as reivindicações dos ferroviários fossem atendidas.

Mortes em série

Os trabalhadores das empresas ferroviárias privatizadas têm, muitas vezes, uma carga horária de mais de 70 horas por semana e com turnos de duas semanas seguidas, sem um único dia de descanso. Isso explica, em parte, a frequência com que são desrespeitados os sinais de parar: a autoridade responsável pela regulamentação da segurança, aliás, publicou uma lista de vinte e duas estações em que os comboios avançaram com o sinal vermelho mais de cinco vezes em oito anos... Somente no ano de 1998, foram registados 643 avanços de sinal vermelho pelos comboios ingleses. No entanto, após o acidente de Clapham Junction de 1988 (35 vítimas), o governo havia prometido instalar sistemas de segurança ATP (Automatic Train Protection) nas principais linhas. Em pouco tempo, constatou-se que o projeto seria muito custoso para as empresas privadas, ainda menos tentadas a investir em segurança pelos seus contratos de franquia terminarem três ou quatro anos depois.

Na rede ferroviária britânica, os acidentes sucedem-se: Paddington, Watford, Glasgow, Cannon Street, Bellgrove etc. Durante a filmagem de *The Navigators*, inclusive, ocorreu uma catástrofe: um descarrilamento de um comboio provocou quatro mortes em Hatfield. Um relatório constatou que os carris estavam defeituosos e o conserto não tinha sido feito. Os ferroviários privatizados, que foram sacrificados pelos conservadores, são hoje esquecidos pelos trabalhistas de Anthony Blair, para quem uma reestatização das ferrovias está fora de questão, embora ele fale em aumentar os investimentos públicos.

Artigo disponível no site do Le Monde Diplomatique do Brasil

Tradução de Jô Amado

Sumário da Home:

A actual liberalização dos serviços públicos, preconizada na União Europeia, deveria levar em conta o exemplo, trágico, da privatização das ferrovias no Reino Unido.

Thumbnail Image:



Main Image:



Dossier:

Dossier 125: Privatizações na ferrovia ^[2]

- Biblioteca
- Agenda
- Jornal Esquerda
- Blogosfera
- Comunidade
- Revista Vírus
- Wikifugas
- Ficha Técnica

URL de origem: <http://www.esquerda.net/dossier/o-caos-dos-caminhos-de-ferro-brit%C3%A2nicos>

Ligações:

[1] <http://www.esquerda.net/file/acidenteneville09jpg-0>

[2] <http://www.esquerda.net/topics/dossier-125-privatiza%C3%A7%C3%B5es-na-ferrovia>