O PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DA FEPASA NA DÉCADA DE 90[1]

Ádima Domingues da ROSA[2]

RESUMO

A intenção deste trabalho é avaliar a política de privatização do governo Fernando Henrique Cardoso através de um estudo de caso, o processo de privatização da Fepasa. Para tanto, realizaremos uma reflexão sobre a história econômica brasileira utilizando-se de informações provenientes de órgãos governamentais e concomitantemente da empresa focalizada como tema (ex-Fepasa), levando em consideração acessibilidade à empresa desestatizada.

Palavras-chave: Estado; Privatização; Ferrovia.

Retomamos a crise dos anos 80, desencadeada na América Latina. Esta crise deveu-se ao aumento considerável de uma dívida externa contraída por esses países, em muitos casos atendendo as necessidades de financiamento para o desenvolvimento interno.

Esta situação de endividamento agravou-se ainda mais em virtude da política econômica do então presidente Ronald Reagan, que aumentou a taxa de juros implementando uma política de fortalecimento do dólar. Isso resulta em fatores que contribuíam para a estagnação econômica nos países da América Latina. Expostos aos efeitos negativos desta crise financeira, os governos desses países, em vários casos alinhados com os interesses dos credores, implementaram políticas inspiradas na proposta de estabilização do Fundo Monetário Internacional (FMI), que via de regra, contribuíam para aprofundar a crise.

A evolução das dificuldades financeiras vai ganhando tons mais duros no decorrer da década de 80. A partir de 1989, depois de quase uma década de aplicação do

---

[1] Este artigo é parte da pesquisa que realizamos com bolsa PIBIC/CNPq e também da monografia de conclusão de curso. Foi apresentado no II Seminário do Trabalho no ano de 2002 na Unesp – Campus de Marília e no VI Seminário de Preservação Ferroviária promovido pela Universidade Metodista de Piracicaba na cidade do Rio de Janeiro em 2002.

[2] Aluna do 4º ano de Ciências Sociais, orientada pelo Prof. Dr. Francisco Luiz Corsi. Faculdade de Filosofia e Ciências – UNESP, CEP 17525-900, Marília, São Paulo – Brasil.

receituário do FMI, os resultados dessa política tinham sido medíocres. A estagnação econômica, a crise inflacionária, a crise social e a crise fiscal asfixiavam parcela considerável das economias latino-americanas. Nesse contexto desencadeou-se um processo de discussão acerca da política mais adequada para os países periféricos. Esse processo ficou conhecido como Consenso de Washington.

O Consenso de Washington, mais especificamente, decorreu de uma série de seminários realizados na cidade de Washington, onde se discutiram políticas econômicas que, supostamente, contribuiriam para o enfrentamento das dificuldades financeiras das economias latino-americanas e para que estas retomassem o caminho do desenvolvimento. Nestas reuniões foram propostas políticas de estabilidade econômica na qual haveria um controle inflacionário. Dentre as sugestões faziam parte: ajuste fiscal, que seria obtido por meio de reformas no sistema de previdência social e reforma administrativa, itens fundamentais para alcançar esta meta; introdução de reformas estruturais, visando a abertura das economias nacionais, o que implicava reduções de tarifas e desregulamentação dos mercados financeiros e de capitais; também deveria haver redução da presença do Estado na economia, centrada num vasto programa de privatização das empresas estatais (FIORI,1997).

Francisco de Oliveira ao discordar da reforma estatal volta às raízes, explicando que as diferenças econômicas iniciam-se desde o período colonial, rememorizando que houve na América Latina uma colonização assentada na exploração, enquanto outras colônias como a norte-americana, a Austrália foram estruturadas como colônia de povoamento.

Prossegue Oliveira, afirmando que o Brasil constitui-se num país atrasado porque a estruturação da colônia se deu à base do tráfico e dos escravos, uma contradição, pois a metrópole reproduzia na colônia o que ela já extinguia, isto é, a servidão, o escravismo.

Desta maneira, o autor afirma que países industrializados tardiamente e sem base para romper com a velha estrutura, não possuem condições para participarem de união de blocos econômicos.

E mais, que a industrialização de países atrasados tecnologicamente, pensada como saída para a conquista da independência econômica foi comprovada atualmente como falsa, sendo as empresas dos países centrais que estiveram e estão à frente dos ramos dinâmicos dos países subdesenvolvidos e ainda mais, estas é que produzem uma dívida

externa. Com isso o autor conclui que a política neoliberal é o resultado da dependência econômica. O neoliberalismo entre nós apresenta-se como o caldeamento de arraigadas sociabilidades autoritárias na formação de nossas sociedades (OLIVEIRA, 1997).

É no contexto político e econômico de 1997, que Francisco de Oliveira escreve sobre o Brasil e a América Latina, pois o que se verificou nos anos 90 foi que a política proposta no Consenso de Washington foi iniciada no governo Fernando Collor de Mello, prosseguindo até o governo Fernando Henrique Cardoso, que utilizou as reformas políticas "propostas" em Washington como principal argumento para as reformas realizadas em seu governo, que teoricamente resultariam no desenvolvimento do país. Dentre estas reformas, neste trabalho estudaremos a privatização. Neste novo projeto de "desenvolvimento do país", as privatizações compreenderiam uma das fases mais importantes de atuação deste governo, priorizando as parcerias com o setor privado. Segundo a proposta deste governo seus recursos orçamentários seriam destinados prioritariamente ao atendimento das questões sociais, enquanto caberia ao setor privado investir na infra-estrutura. Porém, como o próprio programa de governo trás a participação do setor privado no investimento em infra-estrutura seria feita pela privatização, ou seja, este setor receberá do Estado uma infra-estrutura concluída, na qual este ficará responsável apenas pela manutenção dos serviços.

Ao se pensar em Fepasa constata-se de início uma contradição, pois os empresários responsáveis pela empresa não estão dispostos a incrementar a infra-estrutura deste setor sem o apoio estatal.[3]

A proposta do governo de Fernando Henrique Cardoso, ainda reforça que este novo modelo de Estado possuirá o papel de regulador da qualidade e dos preços dos serviços oferecidos pelas empresas que foram desestatizadas. Neste sentido, os autores que abordam a privatização investigam se esta regulação estatal será eficaz ou se adequará aos interesses dos grandes empresários. Apesar das metas governamentais intentarem evitar e coibir a concentração excessiva do capital e a formação de monopólios privados, principalmente em áreas de interesse social como aponta a proposta do governo de Fernando Henrique Cardoso, o que se observou foi o inverso. Em muitos casos a consolidação de monopólios privados foi o resultado mais patente do movimento de

[3] Informação obtida no V seminário Nacional e I Encontro Latino-Americano de Preservação e Revitalização Ferroviária, durante uma exposição do representante da empresa concessionária, a Ferroban acerca dos planos de expansão da empresa concessionária.

desestatização. Mediante tais pressupostos é que se abordará autores que discutirão as reformas nos anos 90, enfocando o processo de privatização da Fepasa.

Dentre os autores abordados que realizam uma reflexão da história econômica do Brasil, Maria Conceição Tavares também se opõem à concepção de desenvolvimento do país através de uma política de privatização das estatais, completando ainda que as empresas estatais não necessitam de reformas radicais, mas de uma maior integração entre as diferentes áreas, técnica e burocrática para uma melhor administração das mesmas, defendendo com voracidade as grandes estatais brasileiras, segundo ela as reformas que estes setores necessitam são as de flexibilização operacional, preservando o controle acionário do Estado e descentralizando as decisões técnicas de produção e investimento; "e de consolidação de seu caráter de empresa pública, com uma gestão transparente e controle da sociedade" (TAVARES, 1999, p.130).

Diante desta veemente discussão, procurou-se analisar o processo de privatização da Fepasa.

A Fepasa corresponde a uma empresa pública do setor ferroviário, esta se constituiu em 1971, quando outras cinco linhas ferroviárias (Paulista, Araraquarense, São Paulo - Minas, Mogiana e Sorocabana) foram transferidas do setor privado para o público, desde então esta vem padecendo com a política de transporte público impetrada pelo governo Federal, sendo que, a política executada sempre se subordinou aos ditames dos países centrais.

Esta, por sua vez, possuía um atrativo que nenhuma outra empresa ferroviária possui: a Fepasa liga o interior Paulista ao Porto de Santos e isto a torna estratégica para todas as grandes empresas exportadoras.

Certamente a história dessa empresa está intimamente ligada à história da industrialização, já que seu auge e sua decadência correspondem aos interesses de investimento de capital. Dessa forma, antes da formação da Fepasa, apenas existiam cinco linhas[4] fragmentadas pertencentes à iniciativa privada, que em conseqüência da queda da economia agro-exportadora em 1930, começam a representar um investimento desinteressante para os capitalistas, que procuram investir em outros negócios. Diante da queda da economia agrária em 1930, se faz necessário investimento do governo em

[4]Estas cinco linhas ferroviárias são: Araraquarense, São Paulo-Minas, Sorocabana, Paulista, e Mogiana. Outro dado importante para a análise do surgimento destas ferrovias entre o final do século XIX e início do XX se faz necessário no contexto histórico e econômico, visto que seu surgimento está intimamente ligado com o rico período cafeeiro, onde o desenvolvimento de um transporte rápido se fazia necessário.

diversas áreas que gerem emprego e que ofereçam uma infra-estrutura para o realocamento deste capital agrário, já que este nunca esteve disposto a investir em infra-estrutura.

Dessa maneira, desde 1930 o governo edificou a infra-estrutura brasileira para, na década de 90, ofertá-la ao capital privado, que quando não o interessa, devolve ao Estado como se a empresa fosse brinquedo; assim foi a constituição da Fepasa, que em 1971 passa das mãos do capital privado para o Estado.

Nos anos 90, a Fepasa, apesar de ser uma empresa estratégica, encontrava-se abandonada pelo Estado, que há muitos anos só investia em rodovias. Apesar dessa empresa estar desfalcada antes da privatização, ela ainda foi alvo, em sua ultima administração, de políticas propositadas para que se adequar às características exigidas pela política de privatização.

Em "Armadilha Neoliberal e Alternativas para a América Latina", James Petras (1999) elenca algumas teses acerca do processo de privatização na América Latina. Para o autor, esta não é uma "decisão econômica isolada, mas, pelo contrário, é ligada a forças políticas mais amplas que atuam por intermédio de aparatos coercitivos locais, em vez de resultar da 'racionalidade do mercado". Continua, logo em seguida, dizendo que o advento das empresas públicas é resultado do próprio fracasso e das crises do setor privado na região. Constituindo, assim, mais uma resposta a essas do que um produto de decretos políticos ideológicos . Dessa maneira, a privatização ocorreria baseada em mudanças na estrutura ideológica e de classes. Porém, destaca Petras (1999, p. 8).

> A privatização em vez de 'corrigir os males da intervenção do Estado, monopólios públicos e serviços de altos custos, aprofundou-os ao produzir uma estrutura econômica que não atende aos usuários domésticos e aos baixos escalões da 'sociedade civil'.

A privatização consolida o monopólio das grandes empresas. As pequenas e médias são relegadas a uma situação em que a concorrência se torna inviável. Logo, deixam de existir.

Para Petras, atualmente a privatização deve ser entendida como parte de uma estratégia global, que tem suas raízes num ataque à sociedade civil e a política democrática, nas intervenções militares violentas e no uso de decretos arbitrários do poder executivo (PETRAS, 1999).

Conclui-se, assim, que a privatização não possui qualquer valor enquanto estratégia econômica nacional. Por isso, não adiciona nada no que se refere à criação de novos empregos, aumento das poupanças e investimentos, não criando, então, novas forças produtivas. Ao contrário, segundo Petras, muitas vezes a privatização acarreta uma série de demissões maciças, o fechamento de várias indústrias, a conversão de manufatureiros em importadores, leva ao declínio dos operários sindicalizados bem pagos, ao crescimento do trabalho irregular no setor informal e ao crescimento do número de empregados com baixa remuneração.

Diante de tais conclusões, pode-se novamente pensar em Fepasa, visto que, desde a sua última administração, realizada por Renato Pavan, esta já tinha destino determinado, pois no discurso de posse de Pavan, em janeiro de 1995, este já mencionava a privatização da empresa. Em fevereiro, Pavan extingue as sete Unidades Regionais, inicia o programa de redução de pessoal, suspende o contrato de eletrificação e anuncia para agosto a publicação do edital de concessionamento (REVISTA FERROVIÁRIA, maio 1977).

Reforça Petras que a privatização na América latina sempre esteve marcada pela presença das grandes empresas mundiais nos processos de venda. Isto apenas efetuava a transferência da propriedade Estatal para grandes corporações privadas, visto que estas possuíam o poder político que decidia os rumos da compra.Tal situação fez com que "privatização" se tornasse sinônimo de "desnacionalização".

É necessário destacar ainda que todo o impulso para a industrialização da América Latina é proveniente da atividade pública. Assumindo áreas em que a iniciativa privada se mostrava incapaz, o Estado forneceu as bases para a implementação industrial na região. Isto só foi possível mediante a coalizão de forças nacionalistas ligadas à indústria que incluía os trabalhadores, a classe média e os setores da classe burguesa que emergiu e apoiou os investimentos públicos de longo prazo e em larga escala. É a par desta situação que Petras destaca que sem o grande impulso dado pelo setor público ao estabelecer a infra-estrutura básica e as indústrias, sem o financiamento estatal e contratos, é difícil imaginar onde os partidários do livre mercado estariam hoje (PETRAS, 1999).

Ressalta Petras que o Estado assumiu setores de utilidade pública: água, gás, transporte, em que a iniciativa privada não detinha as condições necessárias ou se recusava fazê-lo. Era o Estado, então, que estendia tais serviços a regiões distantes e pouco lucrativas, possibilitando, dessa forma, a industrialização dessas áreas.

No caso das privatizações das ferrovias brasileiras, ocorreram todos os problemas possíveis e também inimagináveis, chegando a escaparem do controle do poder concedente, como por exemplo, o caso da Novoeste que não realizou os pagamentos das parcelas da concessão; e também o fato da maioria dos funcionários da Fepasa terem sido demitidos, de 1995 a 1998 ficando o pagamento das indenizações e aposentadorias a cargo do Estado (BIONDI, 1999).

A questão das demissões foi um problema que permeou todo o processo de privatização e ainda perdurou no período pós-privatização. Para tanto, os trabalhadores tiveram que abdicar de direitos conquistados em Contrato Coletivo de Trabalho. Este Contrato foi firmado entre os anos de 1983 e 1984, estabelecendo aos ferroviários garantia de emprego através da clausula 4.49, esta afirmava que todos os empregados da Fepasa com 4 anos ou mais de serviços prestados à empresa gozariam de garantia de emprego. Porém, tal benefício foi eliminado no ano de 1994, sendo a garantia trocada por indenização por tempo de serviço, o valor desta variaria conforme a quantidade de anos que o funcionário estivesse ligado à empresa. É importante destacar que a perda da estabilidade no emprego ocorre em um contexto de reestruturação da empresa no período pré-privatização.

No pós - privatização a empresa manteve o projeto de enxugamento de seu quadro de funcionários, visando a reestruturação administrativa, operacional e financeira. Isso foi realizado mediante a instauração de diversos PDVs (Planos de Desligamento Voluntário). Estes traziam consigo as condições da Cláusula 4.49 (FERROBAN, 2002a; 2002b).

Enquanto os trabalhadores da Fepasa, ainda não privatizada, discutiam sua situação, na ferrovia Novoeste, já privatizada, os trabalhadores também debatiam sobre seus direitos, rejeitando um novo acordo de contrato de trabalho coletivo que colocava a data-base em maio. Diante desse quadro, cogitava-se na ferrovia Novoeste a possibilidade de paralisação. Segundo o coordenador geral no Mato Grosso do Sul, Roque Ferreira, entre as propostas que os empregados rejeitavam estava a criação de um banco de horas, já que a empresa considerava que estava havendo muita hora-extra e além disso, o fim do Plano de Cargos e Salários. Este fato tornar-se-á de significativo interesse quando se notar que a mesma empresa que não atendia as principais reivindicações dos trabalhadores (inclusive retirando alguns direitos conquistados) se mostra uma das principais interessadas em participar do leilão da Fepasa, formando uma holding, a Ferropasa. Segundo o presidente

da Ferropasa Antonio Maciel Neto, essa associação de empresas ferroviárias (Ferrronorte, Novoeste e Ferroban) só possuía um objetivo: "[...] com o patrimônio de R$ 440 milhões a diretoria da Ferropasa só tem uma idéia na cabeça agora: se organizar para adquirir a Fepasa" (COMPRA..., 1998, p. 11).

No entanto, esta coalizão que formou a Ferropasa revela diversos problemas relacionados a administração privada, como por exemplo o caso da Novoeste que, apresentava-se naquele momento endividada pois não havia pago as parcelas da concessão estabelecidas em leilão e também não havia cumprido as metas governamentais relacionadas à produtividade.

A participação da Novoeste no leilão da Fepasa apresentou-se marcada por profundas contradições. Ora, a administração de tal companhia havia demonstrado anteriormente seu insucesso frente a condução da concessão passada. Diante de tais pressupostos nada é mais preciso que o ceticismo para definir a expectativa que permeava uma futura administração desta sobre a Fepasa.

Segundo o presidente do sindicato da Ferrovia Paulista, Waldemar Raffa, a formação da holding visou apenas ao atendimento dos interesses das grandes empresas em detrimento das pequenas. Este aspecto vai se mostrar perverso e contraditório em relação ao plano de administração de Fernando Henrique Cardoso, que afirmava que nos diversos setores industriais e de serviços dever-se-ia ceder espaço para empresas privadas, aumentando a competição e concomitantemente, abaixando o preço dos serviços e melhorando o atendimento. Além dessa característica que predominou no processo de privatização da Fepasa, o transporte ferroviário em geral possui um outro problema específico no que concerne a competição, pois as empresas que são usuárias do transporte ferroviário geralmente estão limitadas pelo traçado da linha férrea formando um mercado cativo.

Além desses aspectos, outros problemas formaram um rol de debates antes da realização do leilão da Fepasa.

Dentre os entraves discutidos durante o processo de privatização a federalização da Fepasa foi um dos que mais repercussão causou, pois a empresa foi transferida para a União como parte da dívida do Banespa, ou seja, dívida do Estado de São Paulo, ainda como resultado desta negociação a Fepasa passa a denominar-se de Malha Paulista. Segundo o sindicato dos trabalhadores da Mogiana havia irregularidades neste processo. Tal sindicato entrou com ação judicial que resultou em liminar favorável, concedida pelo

juiz Edward Carlyle Silva. Este documento afirma que a federalização foi agilizada sem a realização de todos os trâmites burocráticos. O principal argumento consistia no fato de que existiam irregularidades no processo de transferência do controle acionário da Fepasa. Uma dessas irregularidades residiria no fato do laudo de avaliação da Fepasa não ter sido analisado pela Assembléia Geral, resultando numa liminar com pedido de suspensão do leilão.

Na opinião do presidente do sindicato da Ferrovia Paulista, Waldemar Raffa, esta federalização foi "desrespeitosa" para com os trabalhadores, pois transformou a empresa em moeda.

Após toda conturbação e constrangimento com esta situação vivida pela categoria, parece que apenas restava contestar. Por fim, o BNDES entrou com recurso, pedindo a suspensão da liminar, que foi concedida pelo presidente Interno do Tribunal Regional Federal, o desembargador, Alberto Nogueira.

Outra questão que se tornou polêmica diz respeito a inclusão entre o patrimônio a ser leiloado da Fepasa, da Ponte Rodoferroviária localizada sobre o Rio Paraná. Esta inclusão realizada pelo Ministério dos Transportes resultou em conflitos, pois o Tribunal de Contas da União contestou e conseguiu derrubar esta decisão, argumentando que, a empresa concessionária do setor ferroviário não teria conhecimento técnico para operar a ponte Rodoferroviária e, além disso, o preço da concessão não havia aumentado. Esse acontecimento revelou o quanto de incoerência havia nesta decisão, pois diante de tal imbróglio o Ministério do Transporte retirou o modal Rodoferroviário do processo de licitação, afirmando Eliseu Padilha, o então Ministro dos Transportes que isso foi feito porque desejavam a realização do leilão no dia 10/11/1998 e não queriam discussão com o Tribunal de Contas da União.

O fato de que foi realmente a coalizão de grandes grupos que adquiriram a Fepasa comprovou-se com os participantes no leilão, realizado no dia 10/11/1998, quando três consórcios privados habilitaram-se a assumir a empresa, sendo que, dois destes consórcios eram formados por empresas que já haviam vencido os leilões de sistemas ferroviários que se interligavam com a Malha Paulista (ex-Fepasa); este é o caso da Ferropasa ou Consórcio Ferrovias, que indubitavelmente trás grandes capitais como o da Cia. Vale do Rio Doce e o da Ferronorte, representado pelo empresário Olacyr de Moraes, que por coincidência já tinha um projeto para a Ferronorte, no qual a ex-Fepasa era

elemento fundamental na escoação de grãos no Porto de Santos, onde a economia em relação ao transporte ferroviário seria de 40%[5].

Além deste consórcio havia outros dois: consórcio integração formado pelos controladores da Ferrovia Sul Atlântica e da Centro Atlântica, juntamente com Canari Participações S/A, 253 Participações S/A, South América Capital e Varbra S/A. O terceiro consórcio era formado por Fao Empreendimentos, Construcap, Banco Ourinvest, Tejofan e Dartley Bank e Trust Limited.

Ainda que, a antiga Fepasa tivesse deficitária no momento do leilão, esta foi motivo de disputa, pois seu traçado do interior ao Porto de Santos constitui para os grandes empresários um excelente investimento. Desse quadro, conclui-se que a hipótese de ágio de 100% que o ministro dos transportes, Eliseu Padilha propagandeava não era absurda, porém era enganosa.[...] É a parte mais estratégica do sistema ferroviário brasileiro, disse Padilha, que não descartou a hipótese do ágio passar de 100% (MALHA FERROVIÁRIA, 1998).

Contudo, esse discurso de ágio de 100% serviu apenas para maquiar um processo que se desejava acelerar, pois segundo Waldemar Raffa[6] em entrevista concedida:

> [...] se examinado os documentos da companhia Paulista perceberá que ela não poderia ser privatizada da maneira que foi, porque dentro do Estado de São Paulo a Malha Paulista sofreu praticamente uma política propositada de autodestruição, desmontaram administrativamente a ferrovia, esse desmonte foi operacional e administrativo. Inclusive com relação ao quadro de funcionários e também a estrutura de cargos e salários. Vê-se que foi desativado, erradicado todo o setor elétrico; as locomotivas elétricas foram paralisadas, a maioria está no pátio de Bauru apodrecendo. Foram retirados todos os fios que alimentavam as locomotivas e as subestações foram abandonadas. Então, dentro desse processo criminoso de deterioração do patrimônio público, o propósito disso era desvalorizar as ações da companhia, barateando-as para facilitar a privatização.

Assim, concluiu-se o leilão, com muitas indagações não resolvidas, como, por exemplo, o adiamento do leilão para a regularização da situação das empresas ferroviárias inadimplentes, que desejavam participar do leilão, mas não haviam cumprido suas metas

[5] O documento referente aos consórcios que participaram do processo de concessão da Malha Paulista (ex – Fepasa), encontra-se junto ao edital de privatização. Este foi concedido pelo Sindicato dos Trabalhadores da Companhia Paulista.

[6] Waldemar Raffa é presidente do sindicato da Ferrovia Paulista S/A, uma das principais linhas que constituía a Fepasa. Este sindicato está localizado na cidade de Campinas, onde realizamos entrevista no dia 23/01/2003.

junto ao governo; e apesar disso, ainda obtiveram a chance de renegociar suas dívidas somente para participar do leilão.

> [...] o adiamento do leilão, anunciado pelo governo no dia 1º de setembro teve como justificativa a turbulência dos mercados internacionais. Também pesou na decisão o fato de que alguns detentores da malhas já privatizadas, tecnicamente, não poderiam participar por não terem cumprido as metas de produção estabelecidas pelo Ministério dos Transportes (LEILÃO DA FEPASA... 1998, não paginado).

Assistindo a todos esses imbróglios, a pequena quantidade de trabalhadores ferroviários não teve forças políticas suficientes para reagir a tanta pressão, assim afirma Raffa na entrevista realizada no dia 23/01/2003:

> [...] E o discurso sempre foi o de que a ferrovia é um transporte do passado e cada vez que o sindicato dos ferroviários se manifestava era chamado de 'saudosista, corporativista, defensor de privilégios,' quando na realidade nada disso aconteceu. Nós não tivemos forças, a categoria estava combatida, o número de funcionários era reduzido, e não tínhamos forças suficientes para combater esse estado de coisas. Essa é a realidade.

Assim, a conclusão do processo de privatização consolida o plano de demissões e encerra o transporte de passageiros, pois no contrato de venda ficou estabelecido que a Ferroban (Ferrovia dos Bandeirantes S.A) seria obrigada a manter o serviço por apenas mais um ano.

REFERÊNCIAS

BIONDI, Aloysio. *O Brasil privatizado.* São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2000a.

_____. *O Brasil privatizado II:* o assalto das privatizações continua. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2000b.

COMPRA da Fepasa é meta da noroeste. *Jornal da Cidade,* Bauru, 21 jul. 1998. Economia, p. 11.

FERROBAN. *PDV*: plano de demissões voluntárias. Campinas, 2002a.

_____. *PDV*: plano de desligamento voluntário. Campinas, 2002b.

FIORI, José L. *Os moedeiros falsos.* Petrópolis: Vozes, 1997.

LEILÃO da Fepasa tem novo cronograma. *Gazeta Mercantil,* São Paulo, 10 nov. 1998.

MALHA Ferroviária Paulista vai hoje a leilão. *Folha de S.Paulo,* São Paulo, 10 nov. 1998.

OLIVEIRA, Francisco. *Os direitos do antivalor:* a economia política da hegemonia imperfeita. Petrópolis: Vozes, 1998.

PETRAS, James. *Armadilha Neoliberal e Alternativas para a América Latina.* São Paulo, Xamã, 1999.

REVISTA Ferroviária. Rio de Janeiro, maio, 1997.

TAVARES, Maria C. *Destruição não criadora*. São Paulo: Record, 1999.

ARTIGO RECEBIDO EM 2003.