QUANTO CUSTA UMA ESTATAL ALAGOANA PARA AS CORPORAÇÕES TRANSNACIONAIS?

Tatiana Lyra Lima Félix[1]
Artur Bispo dos Santos Neto[2]

RESUMO

No decorrer deste texto destacar-se-á, através de uma análise de cunho qualitativo, como o processo de privatização dos portos e companhias de energia estatal se inscreve como premissa da nova política de espoliação e expropriação implementada pelo capital transnacional. A partir da exposição da natureza predatória que perpassou a privatização das empresas estatais brasileiras do complexo portuário e energético, busca-se investigar a particularidade do processo de privatização de um dos terminais do porto de Maceió em dezembro de 2020 e da antiga Companhia Energética de Alagoas (Ceal) em dezembro de 2018. O preço determinado de 50 mil reais para cada uma dessas empresas estatais, arrematadas pelas multinacionais Equatorial e TIMAC Agro Indústria e Comércio de Fertilizantes, revela o papel subordinado da maquinaria estatal (Executivo, Judiciário e Legislativo) na implementação das políticas econômicas de interesse do grande capital.

Palavras-chave: Multinacionais; Privatização e espoliação; Complexos portuário e energético.

ABSTRACT

In this text, through a qualitative analysis, we highlight how the privatization process from the state port and energy companies shape itself as an essential premise in the new method of hijacking and expropriation implemented by the Capital. From the exposition of the predatory nature which ran through the privatization of the Brazilian state companies in the port and energy complex, we seek to investigate the peculiarity of this privatization process of one of the terminals from the port of Maceió in December 2020 and the old Alagoas Energy Company (Companhia Energética de Alagoas – Ceal) in 2018 December. The determined price of fifty thousand Brazilian reais for each of the Alagoas state companies, finished off by the multinational companies Equatorial and TIMAC Agro Indústria e Comércio de Fertilizantes, reveals itself as the role subordinated in the state machinery (Executive, Judiciary, and Legislative) in the implementation of the economic politics which addresses the transnational Capital of large multinational companies.

Keywords: Multinationals; Privatization and hijacking; Port and energy complex.

[1] Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da Universidade Federal de Alagoas. Graduada, mestre e doutoranda em Serviço Social. Bolsista na Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001. E-mail: tatianalyra@yahoo.com.br
[2] Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da Universidade Federal de Alagoas. Graduado e mestre em Filosofia, doutor em Letras e Linguística e pós-doutor em Filosofia. Professor Associado III nos cursos de Filosofia e Serviço Social e Professor Permanente no Programa de pós-graduação em serviço social - UFAL. E-mail: artur.neto@ichca.ufal.br

1. INTRODUÇÃO

O processo de privatização acentua a concorrência capitalista e sua subordinação aos imperativos do lucro em grande escala, mediante a intensificação da exploração da força de trabalho (diminuição do custo da mão de obra) e da apropriação do excedente pelo ente estatal. Trata-se de um processo de abertura irrestrita do mercado endógeno ao capital estrangeiro, que concentra esforços na apropriação das empresas estatais privatizadas, enquanto lócus privilegiado do processo de acumulação de capitais, realizado em conluio com as corporações nacionais.

As medidas neoliberais tornaram o mercado nacional o mais mundializado do planeta no decorrer da década de 1990. A entrada de capitais estrangeiros foi uma espécie de tábua de salvação para o refluxo econômico experimentado na década de 1980, resultante do endividamento promovido pelo regime empresarial-militar e do aprofundamento da dependência dos centros financeiros (*Wall Street*, Banco de Paris, FMI, Banco Mundial etc.), deslocando os investimentos estatais do setor produtivo para o capital especulativo. A renegociação da dívida pública passava pelo aprofundamento das exigências dos organismos internacionais de aplicação do receituário neoliberal, a começar pela privatização das empresas estatais.

Após a privatização das maiores empresas estatais brasileiras, os governos da burguesia passaram imediatamente à privatização da logística nacional, constituída por aeroportos, rodovias, ferrovias e portos. Os capitalistas não estão preocupados com a eficiência, mas com as taxas de lucro que podem abocanhar mediante a apropriação dos serviços prestados pelo Estado. Governança corporativa não passa de chavão ideológico para enganar os desinformados, pois não há ética no interior de um sistema sociometabólico voltado exclusivamente ao lucro e centrado na apropriação de mais-valia. Para que os capitalistas ampliem suas taxas de lucro, o Estado deve ser afastado do processo depois de fazer os investimentos necessários para torná-lo rentável.

A política parasitária dos capitalistas vigente no modo petista de governar não poderia ser minimizada num governo de extrema direita. Desde que assumiu o posto

de mandatário máximo, o neofascista Bolsonaro buscou desencadear um processo ainda mais consistente de privatização, para a alegria dos representantes das grandes corporações transnacionais.

Com base numa pesquisa bibliográfica e documental, tendo em vista a postura crítica marxista, o presente artigo tem como objetivo apresentar o custo de uma estatal alagoana pelas grandes empresas transnacionais, a exemplo do terminal do porto de Maceió e da companhia hidrelétrica regida pela empresa Equatorial na região. Nessa direção, as consequências para os trabalhadores são alarmantes, e exige uma mudança radical na estrutura que sustenta essas negociações.

2. PRIVATIZAÇÃO DO TERMINAL DO PORTO DE MACEIÓ POR 50 MIL REAIS

Em 2018, foram alcançados mais de 23 bilhões com as privatizações das empresas estatais e dos serviços públicos. Em 2019, o governo Bolsonaro apresentou 17 empresas para serem privatizadas, entre elas a Eletrobras, Telebras, Correios, Casa da Moeda, EBC, Lotex, Emgea, ABGF, Serpro, Dataprev, CBTU, Trensurb, Ceagesp, Ceasaminas, Codesa e Ceitec. Além das privatizações, o programa de desestatização inseriu a concessão de 12 aeroportos, oito terminais portuários, cinco campos de exploração de petróleo da Petrobras, a Companhia Docas do Estado de São Paulo, a ferrovia Norte-Sul, a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina etc.

Somente a privatização de 36 blocos da Petrobras (e a venda de seus ativos) permitiu uma arrecadação de mais de 20 bilhões de reais. Evidentemente, tudo vendido a preço abaixo do mercado e como fonte de lucro fácil para os grandes aglomerados e corporações transnacionais, a exemplo de Chevron (EUA), CNODC (China), CNOOC (China), Equinor (Noruega), ExxonMobil (EUA), Petronas (Malásia), Shell (Reino Unido e Países Baixos), Total E&P (França), Wintershall (Alemanha). Karoon, Trident Energy, 3R Petroleum, OGX, Karavan SPE, entre outras. Como de praxe, os recursos arrecadados com a venda das estatais serviram

exclusivamente para o pagamento dos títulos e as amortizações de juros da dívida pública. Tudo para atender aos interesses do capital financeiro.

A rede portuária, constituída por mais de 150 portos, representa aproximadamente 95% das importações, movimentando mais de 638,6 milhões de toneladas de produtos manufaturados, insumos industrializados e matéria-prima que participam do mercado mundial. Nesse processo, os terminais privados têm controlado as cargas mais lucrativas, como minérios de ferro, combustíveis, derivados de petróleo, óleos minerais, safras de soja etc. O controle dos portos e a navegação de longo curso e cabotagem são vetores fundamentais do processo de acumulação e expansão do capital monopolista. O Estado claramente se configura como apêndice dos interesses das grandes corporações transnacionais.

O complexo portuário de Santos, por exemplo, com seus 51 terminais, 16 km de cais, 100 km de rodovias e 55 km de dutovias, cinco berços de atracação, quatro pátios de armazenagem e cinco silos, tem capacidade para receber 4,8 mil navios. Este porto movimentou, em 2019, mais de 740 mil toneladas e garantiu uma receita liquida de 967 milhões de reais (MONITOR MERCANTIL, 2020, p. 1). O referido complexo portuário aparece como responsável por 28% do fluxo comercial de exportação e importação brasileira.

Não se pode deixar de mencionar que os resultados positivos obtidos pelos portos privatizados, como o porto de Santos, decorrem essencialmente da intensificação da exploração da força de trabalho (estivadores, conferentes, consertadores, vigias, rodoviários, capatazes, rebocadores etc.) e da adoção de mecanismos que quebram a resistência dos trabalhadores organizados em sindicatos, associações, federações (Federação Nacional dos Portuários, Federação Nacional dos Estivadores, Federação Nacional dos Avulsos). O documento *A reforma portuária brasileira*, elaborado pelos técnicos do Banco Mundial, apresenta as prescrições normativas necessárias ao sucesso da política de privatização dos postos brasileiros:

> Com relação aos portos da Bahia, no dia 13 de maio de 1998 o Tribunal Regional do Trabalho decidiu que é de competência do Órgão de Gestão de Mão de Obra a escalação de trabalhadores avulsos. Ainda na mesma sentença, o TRT transferiu para os operadores portuários a definição do número de trabalhadores necessários para as diversas operações

> portuárias. Tal decisão confirmou dispositivos da Lei nº 8.630/93, que atribuem expressamente ao OGMO a responsabilidade de administrar o fornecimento da mão de obra, *e quebrou a antiga tradição dos sindicatos de trabalhadores avulsos de designar os trabalhadores para cada operação portuária*. Tais mudanças, além de proporcionar às empresas operadoras portuárias o direito de escolher o chefe das equipes de trabalho e os operadores dos equipamentos, geraram expressivas reduções de custo e do número de trabalhadores por operação portuária. Assim, por exemplo, na descarga do trigo a Convenção de Trabalho *anterior determinava a necessidade de 21 trabalhadores; atualmente, essa mesma operação está sendo realizada com apenas dois trabalhadores*, atendendo perfeitamente aos padrões de produtividade e de segurança do trabalho.
>
> *No porto de Santos, o OGMO está desenvolvendo um estudo para desligamento do excedente de mão de obra para redução do quantitativo de cerca de 11.000 trabalhadores avulsos para um contingente de apenas 4.500 trabalhadores*. O incentivo ao desligamento seria feito através do pagamento de indenizações para que esses trabalhadores cancelassem seus registros ou cadastros no OGMO.
>
> [...] *No porto de Sepetiba já foi implantado pelo TECON um plano de desligamento voluntário* custeado pela própria arrendatária Sepetiba Tecon.
>
> [...] *No porto do Rio não há estudos para planos de desligamento voluntário*. As reduções de custo e de equipes de trabalhadores estão sendo realizadas por cada terminal separadamente com os sindicatos. (GEIPORT, 2001, p. 31, grifos nossos).

O espólio e o saque dos recursos públicos alcançados com a privatização devem ser seguidos pela intensificação da exploração do trabalho, como demonstra a política estabelecida nos portos da Bahia, Santos, Sepetiba e Rio de Janeiro. O capital é como um vampiro, não se cansa de sugar o sangue dos trabalhadores e precisa intensificar ainda mais a extração de mais-trabalho ou sobretrabalho (mais-valia).

Apesar de as obras de construção do porto de Maceió começarem em 1935, ele somente foi consolidado em 1963, com o aporte de recursos federais, passando à subordinação e controle da Portobras em 1975. Com a extinção da Portobras por Fernando Collor de Mello em abril de 1990, a administração passou para o setor privado (Cf. GEIPORT, 2001). Atualmente, o porto de Maceió consta da lista dos oito postos incluídos na proposta de privatização do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do governo Bolsonaro. Os demais são: “Porto do Mucuripe (CE), Complexo Portuário de Areia Branca (RN), Porto de Santos (SP) e Porto Organizado de Itajaí (SC)” (CADA MINUTO, 2020, p. 1). No processo de privatização do porto de

Maceió incluem-se dois terminais: “terminal MAC11, no Porto de Maceió – tem 56.675m², dedicado à movimentação e à armazenagem de granéis líquidos; e o terminal MAC12, no Porto de Maceió – tem 8.837 m² e é dedicado à movimentação e à armazenagem de granéis líquidos” (CADA MINUTO, 2020, p. 1).

O aprofundamento da privatização acontece mediante a união do Executivo e do Tribunal de Contas da União (TCU) com o Legislativo, que através da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) publicou edital de leilão do Porto de Maceió para o dia 18 de dezembro de 2020, na Bolsa de Valores de São Paulo. Os terminais leiloados para movimentação de granel líquido (especialmente ácido sulfúrico) têm como propósito atender ao Polo Cloroquímico de Alagoas. O terminal MAC 10 foi adquirido pelo valor irrisório de 50 mil reais pela empresa francesa TIMAC Agro Indústria e Comércio de Fertilizantes.

A TIMAC Agro chegou a Alagoas pela porta das expropriações ou espoliações, quando a Profertil, fábrica de adubos e fertilizantes, foi privatizada, em março de 2005. A multinacional pertencente ao Grupo Roullier explora os trabalhadores e expropria as riquezas naturais em todos os continentes, tendo plantas instaladas em 131 países, possuindo no Brasil (Santa Luzia do Norte, Candeias, Cuiabá, Campinas, Goiânia, Porto Alegre e Rio Grande do Sul) três fábricas de fertilizantes sólidos, uma fábrica de produção animal, 34 unidades de negócio, uma fábrica de fertilizantes líquidos, e possuindo capacidade para a produção de 1 milhão de toneladas de fertilizantes complexos.

Essa multinacional francesa adquiriu um terminal no porto de Maceió pelo valor irrisório de 50 mil reais e assegura que fará investimento na ordem de 12.784 milhões. É muito investimento num terminal repassado por um valor tão baixo; mais uma vez fica evidenciada a relação promíscua entre as personificações do capital da maquinaria estatal e das multinacionais.

O contrato de 25 anos pode ser prorrogado por mais 35 anos, totalizando setenta anos para usufruir e consolidar suas atividades lucrativas. A apropriação do terminal vai permitir que a multinacional intensifique o ciclo de expropriação das riquezas naturais extraídas no município de Santa Luzia do Norte, onde está instalada sua indústria de fertilizantes, fazendo o mesmo que a Braskem, que

devasta a natureza e destrói bairros de Maceió em sua ânsia por mais lucros. Toda a riqueza acumulada é drenada para o exterior.

As denúncias contra a unidade da multinacional francesa em Santa Luzia do Norte foram realizadas pelos moradores da redondeza, afetados pelo forte cheiro de produtos químicos. Em 2015, os moradores denunciaram o cheiro insuportável dos produtos químicos nos bairros de cidades vizinhas, “como no povoado Primavera, em Satuba” (IMA, 2015, p. 1). O lançamento irregular de substâncias oleosas em solo levou à autuação de R$ 258 mil, cinco vezes superior ao valor do terminal portuário arrematado. Em 30 de julho de 2018, os moradores dos municípios de Satuba e Santa Luzia do Norte reclamaram do cheiro forte de enxofre e dos problemas de saúde causados pelos produtos químicos (vômitos, problemas respiratórios, dor de cabeça, alergia, desmaios, dores nos olhos, mal-estar etc.) (G1, 2018, p. 1). A TIMAC Agro ainda foi acusada pelo Sindipetro, em 2011, de contaminar o lençol freático e a lagoa Mundaú com compostos químicos como o sulfato, que pode diminuir a oxigenação dos ambientes aquáticos e terrestres, alterando expressivamente o equilíbrio ambiental (SINDIPETRO, 2011, p. 2).

Os crimes da TIMAC Agro não se circunscrevem ao espaço topográfico alagoano, mas envolve suas demais plantas. Chamam atenção as instaladas no Rio Grande do Sul; a referida multinacional foi acusada em 2004 de poluição atmosférica promovida por suas indústrias de fertilizantes (THEODORO – TYBUSCH, 2017, p. 162-163). No entanto, os crimes da TIMAC Agro se estendem à década seguinte, chegando as denúncias contra a multinacional ao Supremo Tribunal Federal.

Consta nos autos do processo que apontam os crimes da TIMAC Agro:

> Os denunciados gerenciavam estabelecimento de produção de fertilizantes em desacordo com as normas ambientais [...]. Os denunciados, assim, além de agir em desacordo com a Lei 12.305/10, contrariam diversas outras determinações ambientais legais [...]. Tais condutas geraram os autos de infração [...], nos valores, respectivos, de R$ 620.500,00, R$ 101.500,00, R$ 511.000,00 e R$ 12.555.000,00. (SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL, 2019, p. 2).

A TIMAC Agro, seus sócios e representantes legais foram multados em 13,6 milhões pelos danos causados ao meio ambiente no Saco da Mangueira, na Lagoa de Patos (Rio Grande do Sul), na Bacia da Lagoa Mirim, sendo responsável pelo

lançamento de fósforo, nitrogênio e vários resíduos químicos nocivos ao meio ambiente. A multa neste caso daria para comprar o porto inteiro de Maceió. Além de cometer crimes ambientais e danos irreversíveis aos seres humanos, a TIMAC Agro é acusada de assédio moral a seus funcionários também no Rio Grande do Sul.

3. A EQUATORIAL COMPRA A ANTIGA CEAL POR 50 MIL REAIS

É interessante observar que o terminal MAC10 foi repassado pelo mesmo valor que a multinacional Equatorial comprou a Eletrobras Distribuidora Alagoas – antiga Ceal (Companhia de Energia do Estado de Alagoas) em dezembro de 2018. Num lance único e combinado na Bolsa de Valores de São Paulo, ambas as empresas foram repassadas pelo valor “simbólico” de R$ 50 mil. Valor pelo qual também foram vendidas as empresas de energia Amazonas Distribuidora de Energia, Boa Vista Energia, Centrais Elétricas de Energia de Rondônia, Companhia de Eletricidade do Acre e Companhia de Energia do Piauí. Essas empresas possuem valor incomensurável do ponto de vista logístico e estratégico e foram sucateadas para ser vendidas abaixo do valor de mercado.

Desse modo, as parasitárias transnacionais (brasileiras e estrangeiras) se apropriam da riqueza pública produzida pelos trabalhadores. Doravante, a referida multinacional norte-americana e “brasileira” poderá explorar mais de 1 milhão de usuários de uma riqueza que não produziu em 102 municípios alagoanos (BARBOSA, 2018, p. 1). Como no caso das demais distribuidoras da Eletrobras leiloadas, a privatização contou com a ampla rejeição dos trabalhadores e dos consumidores, que terão suas contas de luz majoradas para atender aos interesses mercadológicos dos capitalistas. O valor da energia é um dos mais caros do mundo e somente se compara ao valor cobrando nos países destituídos de bacias hidrográficas e sistemas fluviais como as brasileiras e que produzem energia à base de carvão, petróleo e gás natural. Mais de 60% da energia brasileira provém de hidroelétricas

Cumpre destacar que o capital da multinacional Equatorial Energia, *holding* (sociedade gestora de participações), cresce mediante a espoliação e o saque de

recursos públicos contraídos com o processo de privatização dos sistemas de telecomunicação, energia, rodovias, ferrovias, portos, aeroportos etc. Após fazer fortuna pela mediação da Equatorial Telecom, a referida empresa fez fortuna ao se apropriar das empresas estatais de energia nos estados de Alagoas, Piauí, Maranhão, Pará, Tocantins e Goiás. Desse modo, a Equatorial se ergue como representante de 6,5% do mercado de distribuição de energia no país, atendendo aproximadamente 10% dos consumidores brasileiros. A Equatorial explora o mercado como *commodities* e deve ampliar sua fortuna elevando sistematicamente o valor das tarifas pelos serviços e investimentos que nunca realizou.

Uma clara demonstração da via errática dos derivativos está na base da crise e falência da companhia de energia elétrica norte-americana *Enron Corporation* em 2001. A *Enron* atuava no mercado de energia norte-americano seguindo a mesma lógica da Equatorial, ou seja, considera energia como *commodities.* Seus valores são negociados nas Bolsas de Valores e seguem preceitos claramente especulativos. A *Enron* especulava com o valor das tarifas de energia, chegando a propiciar apagões deliberados para elevar o valor de seus títulos na Bolsa de Valores e no mercado de derivativos, além de transformar suas dívidas em créditos, inflacionando seus balancetes com o aval de agências reguladoras. O prejuízo de mais de U$ 74 bilhões demonstrou que grandes corporações também quebram e promovem prejuízo especialmente aos trabalhadores. Além das tarifas elevadas de energia, a Equatorial tem reproduzido as práticas abusivas de desrespeito aos direitos dos trabalhadores de forma análoga às adotadas pelas corporações que assumiram os portos privatizados.

Os recentes apagões ocorridos no Amapá demonstram a fragilidade do sistema privado de energia na perspectiva dos trabalhadores. Os dois blecautes que envolveram as cidades do estado do Amapá resultaram no colapso no sistema de abastecimento de água, alimentos, serviços de telefonia e internet, elevando o número de pessoas com problemas gastrointestinais (vômitos e diarreias) devido ao consumo de água contaminada e imprópria ao consumo humano. Foram 22 dias sem fornecimento de energia elétrica no Amapá, a evidenciar os efeitos nocivos do processo de privatização do sistema energético nacional.

A Concessória Linhas de Macapá Transmissora de Energia (LMTE) é a responsável pela manutenção dos geradores que resultaram nos dois blecautes. A clara irresponsabilidade da empresa gerou uma multa de 500 milhões de reais pela Delegacia de Crimes contra o Consumidor, que foi reduzida para 50 milhões de reais pela Justiça estadual, demonstrando mais uma vez de que lado a Justiça se coloca. Essa foi a forma encontrada pela burguesia para amenizar os efeitos dos 120 protestos populares contra o apagão. Os protestos claramente demonstraram que foram os trabalhadores quem mais sofreu com os prejuízos causados com o colapso do abastecimento de água potável e a elevação do valor dos alimentos.

A região Amazônica, conhecida pela abundância de água em suas redes fluviais e pela presença de várias hidroelétricas, teve a maioria de suas empresas de distribuição de energia privatizadas pelos míseros 50 mil reais em 2018. O que aconteceu no estado do Amapá decorreu do processo de mercantilização de nossas águas e de nossa energia, pois tanto o governo quanto a empresa concessionária sabiam da possibilidade de um apagão na região havia mais de dois anos e nenhuma medida foi tomada para impedi-lo. Como se não bastassem os ataques sofridos pelo setor energético, o diretor da Aneel (Agência Nacional de Energia Elétrica) apresentou projeto a fim de aumentar ainda mais as tarifas de energia no Amapá. Assim, os trabalhadores devem pagar a conta pelos descalabros cometidos pela Concessionária Linhas de Macapá Transmissora de Energia (LMTE).

Apesar de o apagão demonstrar o fracasso do processo de privatização das estatais do setor, o governo Bolsonaro e seu ministro Paulo Guedes insistem na privatização da Eletrobras. A privatização das empresas distribuidoras de energia segue a mesma lógica da privatização da Companhia Vale do Rio Doce, vendida pela “pechincha” de 3,3 bilhões de dólares em 1997 (valor atualizado), valendo atualmente mais de 140 bilhões de dólares. No entanto, é claro que a Eletrobras não é deficitária e muitos menos dá prejuízo; “o Lucro Líquido da Eletrobras em 2018 foi R$ 13,348 bilhões; em 2019, de R$ 10,7 bilhões, e em 2020, de R$ 307 milhões no 1º trimestre” (CARDOSO, 2020, p. 2).

A venda da Ceal para o governo federal e, posteriormente, para a Equatorial, consiste num negócio espúrio, pois a empresa vendida por 50 mil reais para a

transnacional foi repassada para o governo federal pelo valor de 460 milhões no final da década de 1990, sendo adiantado na época metade do valor, ou seja, 230 milhões de reais. O restante deveria ser pago no momento da privatização da empresa. O valor corrigido deve chegar a aproximadamente 2 bilhões de reais (G1, 2016, p. 1). Os prejuízos acumulados pela Eletrobras Distribuidora de Alagoas ao longo das duas décadas, resultaram da política deliberada de quebra da empresa na perspectiva de demonstrar sua inviabilidade e acelerar a privatização.

Ao longo dessas duas décadas, a Ceal (na condição de Eletrobras Distribuidora de Alagoas) foi saqueada e desmantelada para atender aos interesses das grandes corporações do setor energético. Nesse processo, não se fizeram os investimentos devidos na rede energética e demonstrou-se plena subserviência aos interesses dos usineiros, que eram de fato os maiores devedores da empresa. A dívida desses entes privados representava 128,8 milhões de reais em 2012. A usina Seresta figurava como primeira da lista, com débito de 30,5 milhões de reais; seguida da usina Sinimbu, com a dívida de 20,7 milhões (CUT, 2012, p. 1); as usinas do grupo Toledo (Sumaúma, Paísa e Capricho) possuíam uma dívida de mais de 31 milhões de reais em 2012; a usina Utinga Leão tinha um débito de 21 milhões de reais; a usina Santa Clotilde, de 5 milhões de reais; a usina Terra Nova, 2,4 milhões de reais; a usina Santa Maria, 1 milhão de reais (SERQUEIRA, 2012, p. 1-2). Além dessas usinas, deviam também milhões de reais à Ceal (depois Eletrobras Distribuidora de Alagoas) as usinas dos grupos João Lyra e Carlos Lyra. Os valores reajustados chegam a uma soma bilionária, representando mais um calote na história dos usineiros que faliram o Produban (Banco do Estado de Alagoas) em 1997.

Enquanto os administradores da Eletrobras Distribuidora se revelaram incapazes de cobrar os usineiros e os devedores milionários, foram extremamente eficazes na implementação do Programa de Desligamento Voluntário (PDV) de seus servidores, na terceirização e na precarização das relações de trabalho. As condições de vida da classe trabalhadora da antiga Ceal foram duramente atacadas para atender às demandas dos capitalistas.

A ineficácia na cobrança dos devedores milionários visou desmontar a empresa de energia na perspectiva de entregá-la por um valor simbólico ao setor privado. Na esteira da Ceal e das estatais acima citadas, foram privatizadas 46 das 63 distribuidoras de energia nas últimas décadas. Empresas importantes como a *Light* (Rio de Janeiro), a Companhia Paulista de Força e Luz (CPFL) e a Eletropaulo (São Paulo) foram doadas ao setor privado pelos governos da burguesia. Ao leilão das estatais de energia, realizado em 17 de dezembro de 2020, compareceram gigantes mundiais do setor, como Neoenergia (NEOE3), Engie (EGIE3), EDP Brasil (ENBR3), Alupar (ALUP11), Equatorial (EQTL3), Taesa (TAEE11), Isa Cteep (TRPL4), CPFL (CPFE3) etc. O interesse das multinacionais nos 11 lotes de privatização das empresas situadas em nove estados da federação denota o quão lucrativo é o referido setor para os capitalistas, pois o risco no segmento é baixo; além disso, há alternativas de financiamento de longo prazo para seus projetos.

A privatização tem permitido que multinacionais como Equatorial e Ultrapar Participações obtenham lucros bilionários. A Ultrapar obteve um faturamento, nos últimos três anos, de mais de 19 bilhões de dólares. Os lucros foram auferidos ainda por empresas análogas, como Light, Cesp, AES Tietê, Omega, CPFL, EDP Brasil, TAG, Engie, Energisa, Copel, Ampla, Celpe, Coelba, Elektro, Sulgipe, Forcel etc. De um lado, o governo Bolsonaro afirma que inexistem recursos para investir na recuperação das estatais estaduais administradas pela Eletrobras; de outro, não poupa esforços para liberar mensalmente, através da Conta-Covid, 4 bilhões de reais mensais ao setor, aumentando as tarifas de energia para os trabalhadores e reduzindo expressivamente as tarifas para as empresas do agronegócio e dos distintos setores. Estes são os verdadeiros responsáveis pelos rombos nas contas de companhias estatais como Eletrobras (federal), Cemig (estadual mineira), Copel (estadual do Paraná) etc.

4. CONCLUSÃO

O blecaute no Amapá resulta claramente da política de privatização imposta pelas medidas neoliberais ao longo das últimas décadas; a mercantilização dos

serviços públicos teve como propósito salvar os capitalistas da crise econômica. É preciso salientar que o grande responsável pelo apagão do Amapá é o capital, personificado na Concessionária Linhas de Macapá Transmissora de Energia e no governo Bolsonaro. Isso demonstra que a privatização não resolve o problema do fornecimento de energia e muito menos representa um barateamento de seu valor. Se o preço da energia não alcançou valores ainda mais elevados, isso se deve ao repasse das despesas para as empresas estatais como a Eletrobras e ao fato de o governo subsidiar a tarifa mediante um pacote de ajuda para o setor privado.

A privatização da antiga Ceal se inscreve no bojo do movimento de abertura do mercado endógeno para o capital estrangeiro iniciado na década de 1990 e que representa a plena entrega das riquezas estaduais e nacional para as grandes corporações transnacionais. Estudos do FGV (Fundação Getúlio Vargas) apontam que, entre 2016-2020, as empresas estrangeiras se apropriaram de 93% das empresas de energia vendidas ou doadas. Escreve Cardoso (2020, p. 2): “[...] após 2016 houve mais de 15 operações de fusões no setor elétrico, que somaram quase R$ 86,2 bilhões em valor de empresa. Desse total, R$ 80,5 bilhões (mais de 93%) representaram aquisições em que os compradores eram empresas estrangeiras”. A privatização da principal matriz energética brasileira representa o inexorável aprofundamento da dependência econômica em relação às grandes corporações estrangeiras. A entrega do terminal portuário de Maceió (MAC10) e da antiga Ceal pelos míseros 50 mil reais serve como testemunho de que a economia alagoana passará a constituir-se ainda mais refém dos interesses de grandes corporações estrangeiras como Equatorial e TIMAC Agro. Enquanto isso, nas economias imperialistas (China, EUA, Alemanha, Canadá e França) empresas privadas de energia estão sendo reestatizadas devido sua relevância estratégica na segurança nacional.

Nesse contexto, é fundamental que os trabalhadores se organizem para barrar o processo de privatização do sistema de energia nacional e assumam o controle das riquezas naturais e das riquezas que emanam de seu trabalho. É essencial que os trabalhadores se apropriem das experiências coletivas desenvolvidas na Argentina, na Venezuela e no Brasil, das fábricas ocupadas, das

terras ocupadas, das escolas ocupadas etc. Os trabalhadores que produzem todas as riquezas não podem continuar assistindo passivamente ao saque das riquezas produzidas por suas mãos. Por isso devem se ocupar todas as empresas privatizadas e todas as terras (públicas, devolutas e improdutivas) existentes no Brasil.

REFERÊNCIAS

BARBOSA, A. Eletrobras Alagoas é arremata em leilão por preço simbólico de R$ 50 mil. Endereço eletrônico: <https://gazetaweb.globo.com/portal/noticia/2018/12/ceal-e-arrematada-em-leilao-por-preco-simbolico-de-r-50-mil_67269.php.>Acesso em 20 de março de 2021.

CADA MINUTO. Privatização**:** Bolsonaro inclui Porto de Maceió no Programa de Parcerias de Investimentos. Disponível em: <https://www.cadaminuto.com.br/noticia/2020/09/11/privatizacao-bolsonaro-inclui-porto-de-maceio-no-programa-de-parcerias-de-investimentos.> Acesso em 22 de março de 2021.

CARDOSO, J. Á. L. Eletrobras, privatização humilhante. Disponível em: <https://outraspalavras.net/direita-assanhada/eletrobras-privatizacao-humilhante/.> Acesso em 22 de março de 2021.

CERQUEIRA, C. Usinas devem R$ 128,8 milhões em contas atrasadas à Eletrobras. Disponível em: <http://gazetaweb.globo.com/gazetadealagoas/noticia.php?c=210790#.> Acesso em 2 de abril de 2021.

CUT – ALAGOAS. Usinas devem R$ 128,8 milhões em contas atrasadas à Eletrobras. Disponível em: <http://www.cut-al.org.br/destaque-central/345/usinas-devem-r-128-8-milhoes-em-contas-atrasadas-a-eletrobras.> Acesso em 21 de março de 2021.

GEIPOT – EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. A reforma portuária brasileira. Disponível em: <https://www.agenciainfra.com/blog/infradebate-privatizacoes-dinamismo-nos-portos-eogmo/.> Acesso em 20 de março de 2021.

G1. Renan Filho se diz a favor de privatizar Eletrobras, desde que dívida seja paga. Disponível em: <http://g1.globo.com/al/alagoas/noticia/2016/08/renan-filho-se-diz-favor-de-privatizar-eletrobras-desde-que-divida-seja-paga.html. > Acesso em 21 de março de 2021.

G1. Cheiro de enxofre incomoda moradores de Santa Luzia do Norte e Satuba, AL. Disponível em: <https://g1.globo.com/al/alagoas/noticia/2018/07/30/cheiro-de-enxofre-incomoda-moradores-de-santa-luzia-do-norte-e-satuba-al.ghtml.> Acesso em 25 de março de 2021.

IMA – INSTITUTO DE MEIO AMBIENTE DO ESTADO DE ALAGOAS. Indústria de fertilizantes é multada em mais de R$ 250 mil. Disponível em: <https://www.ima.al.gov.br/industria-de-fertilizantes-e-multada-em-mais-de-r-250-mil/.> Acesso em 25 de março de 2021.

MONITOR MERCANTIL Bolsonaro inicia privatização dos portos de Santos e de São Sebastião. Disponível em: < http://monitormercantil.com.br/bolsonaro-inicia-privatizacao-dos-portos-de-santos-e-de-sao-sebastiao/.> Acesso em 20 de abril de 2021.

SINDIPETRO. Timac Agro é acusada de poluição ambiental. Informativo do SINDIPETRO AL/SE – Nº 574 – 1 a 6/6/2011. Disponível em: <http://sindipetroalse.org.br/manager/comum/uploads/arquivo/noticia/252/f54f4e593f6142f391b711b82fd7992d.pdf. > Acesso em 25 de abril de 2021.

STF – SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL Habeas corpus: HC 003417-92.2019.1.00.0000 RS – Rio Grande do Sul 0034917-92.2019.1.00.0000. Disponível em: <https://stf.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/794175780/habeas-corpus-hc-179636-rs-rio-grande-do-sul-0034917-9220191000000.> Acesso em 25 de abril de 2021.

THEODORO, M. A; TYBUSCH, J. S. **Direito Ambiental e Socioambientalismo.** Florianópolis: Ed. CONPEDI, 2017.