

CRIAÇÃO DA RFFSA

(Criacaorffsa.pdf)

" ... No ano de 1951, atendendo às recomendações da CMBEU (Comissão Mista Brasil Estados Unidos), o presidente Vargas criou uma comissão especial para examinar as questões relacionadas com a infraestrutura nacional, notadamente o segmento de transportes.

Esta comissão especial formada por autoridades do executivo, apresentou um anteprojeto à Presidência, dispendo inicialmente sobre a transformação das empresas ferroviárias em Sociedades Anônimas (S.A.) e sobre elas uma entidade de coordenação (atualmente seria chamada de regulação ou regulatória). Neste momento surge a primeira denominação relativa à "Rede Ferroviária Federal S.A."

Este anteprojeto foi transformado pelo poder executivo em projeto de lei e enviado ao Congresso em 28 de abril de 1952, distinguindo assim a "Rede Ferroviária Nacional".

Na Câmara dos Deputados foi examinado por outra Comissão que apresentou um substitutivo autorizando a imediata constituição da empresa, mas de uma única sociedade anônima por ações, à qual seriam incorporadas as ferrovias isoladas, para, em seguida, serem transformadas em sociedades independentes.

Não é difícil perceber que tal discussão ganhou contornos polêmicos e diante das crises que orbitavam este período conturbado do governo Vargas, culminando em seu trágico suicídio em 24 de agosto de 1954.

A discussão de formação da "RFFSA", iniciada em 30 de abril de 1954, se delongou por pelo menos cinco anos (a propósito, em 30 de abril de 1954 a primeira ferrovia no Brasil completava seu centenário).

O período Kubitschek

Há um conceito popular e formalmente considerado de que o governo demarcado pela administração do presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira, representou uma forte quebra de paradigma do processo de desenvolvimento do país. Seu jargão famoso, relacionado com a transformação do Brasil em cinco anos pela equivalência de meio século de evolução ("cinquenta anos em cinco") foi, em muitos aspectos, mais do que uma promessa política. Inegavelmente, o período Kubitschek, conforme ficou conhecido, salvo discussões, trouxe uma nova ordem econômica para o país.

Kubitschek convencera-se de que o Brasil não podia mais prescindir do desenvolvimento industrial pleno, cujos resultados trariam, em poucos

anos, a prosperidade que sinalizaria o equilíbrio de riqueza nacional. Do ponto de vista político, lançou e inaugurou as bases para a centralização da ocupação territorial da nação, definindo e edificando uma cidade-polo vocacionada no contexto da integração - surgia assim Brasília, a nova capital federal, em pleno coração do país.

Para realizar seu plano de Metas, não poderia abrir mão do desenvolvimento ferroviário, mesmo que quisesse.

Não menos famosa é a atribuição que se dá a este período a uma forte valorização do sistema rodoviário, acompanhado da implantação no Brasil de grandes indústrias do setor, na busca de se reduzir à dependência externa sobre a importação de produtos veiculares (carros, ônibus e caminhões). Diz-se que com isto a ferrovia foi seriamente preterida.

Não nos cabe aqui a polêmica histórica. Mas os fatos apontam que a rigor o sistema ferroviário não foi efetivamente "abandonado à própria sorte". Em verdade neste período, representativas, para não dizer expressivas atitudes foram tomadas em favor e excelência, sobretudo da modernização ferroviária. Basta citar um fato relevante: foi neste momento

que o sistema ferroviário brasileiro experimentou o maciço processo de “dieselização” (troca gradativa de locomotivas a vapor por locomotivas diesel-elétricas, de última geração à época).

Foi no Governo Kubitschek que o projeto de lei que daria origem à RFFSA foi aprovado, definindo-se pelo modelo centralizador administrativo, porém mantida a autonomia operacional das ferrovias constituintes da nova grade em Sociedade Anônima, numa clara e moderna visão de formação de uma “holding” - seria a RFFSA uma gestora administrativa, com poder de decisão sobre as suas coligadas.

No dia 16 de março de 1957, através da Lei 3.115, fica determinada a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedade por ações, constituída assim a REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. e pelo Decreto 42.380, de 30 de setembro do mesmo ano, a regulamentação dos dispositivos da Lei 3115 -(DOU - Diário Oficial da União - 30/09/57), o que justifica a data de 30 de setembro como a data considerada como marco inicial da história de formação da RFFSA” (Texto postado por José C. Buzelin).

MELHORIA NO DESEMPENHO DA RFFSA

“No âmbito da RFFSA, desde meados dos anos 80, um grupo formado por profissionais de nível superior e gestores junto à SR3 de Juiz de Fora, pregavam e defendiam que a RFFSA deveria permitir que as suas superintendências fossem mais independentes, no quesito do controle e da administração de seus recursos.

No final dos anos 80 e início dos anos 90 a RFFSA experimentava considerável desequilíbrio contábil e gestor. Sem que o objetivo aqui seja delinear tais questões, mas um dos fatos mais marcantes era justamente a condição de algumas superintendências, praticamente sustentarem a folha de pagamento de toda a empresa. Isto não parecia muito justo, aos olhos daquelas que eram as mais ricas unidades da empresa, cujo caixa centralizado na AG, absorvia tudo.

Uma das bandeiras do então governador do Estado de Alagoas, candidato e presidente eleito nas primeiras eleições diretas plenas, desde 1960, Fernando Collor de Mello, era a modernização do estado brasileiro a partir das bases do modelo neoliberal, uma vez que o estado deixaria de exercer determinados papéis para os quais não se considerava competente no âmbito de gestão, para permitir à iniciativa privada, sob regulação, atuar de modo a retomar o crescimento dos setores que já se encontravam esgotados ou fora da capacidade do Estado de atuar plenamente, em razão, principalmente, de um cenário econômico crítico e escasso predominante naqueles dias.

Iniciava assim a trajetória do chamado processo de desoneração do estado brasileiro em atividades econômicas básicas e de infra-estrutura, dentre elas a ferrovia.

Com a ascensão do presidente Collor, as ideias defendidas por este grupo interno ganharam representatividade e um de seus mentores, o engenheiro Martiniano Lauro do Amaral, então superintendente da regional Juiz de Fora, foi convidado a presidir a RFFSA com a missão de, dentre outros objetivos, saneá-la para que fosse atraente ao interesse privado.

E, em breve, a RFFSA passaria a fazer parte do PND - Programa Nacional de Desestatização - Eram, portanto, estes os novos rumos em voga.

Mas, concisamente, o período foi conturbado. Acusado politicamente, o presidente Collor se viu diante de um processo de “impeachment”, que logo o retirou do poder executivo, assumindo (mais uma vez) a figura de um vice-presidente na atribulada trajetória republicana de nossa história. Seu vice, o engenheiro Itamar Franco.

Embora mais conservador do que seu antecessor, Itamar Franco não deixou de dar continuidade a alguns dos programas que visavam modernizar a economia brasileira. Dentre eles, o processo de desestatização da RFFSA, cujo efeito somente seria visto no ano de 1996, já no governo de Fernando Henrique Cardoso que, eleito presidente, sucedeu a Itamar Franco em 1995.

Fernando Henrique era o titular da pasta de economia do governo Itamar e a boa sucessão do chamado "Plano Real", que trouxe uma definitiva estabilidade econômica ao país e estimulou os resultados políticos que se sucederiam.

No período compreendido entre 1990 e 1996, a RFFSA vivenciou as mudanças políticas e econômicas que influenciaram profundamente em sua existência - talvez mister afirmar tão fortemente quanto na época de sua criação.

Grandes mudanças internas foram realizadas, visando à preparação da empresa para um novo modelo de gestão, ainda que, desde 1990, as ações da RFFSA tenham sido marcadas pela dispensa e pela racionalização administrativa. Pela primeira vez tocava-se em questões quase proibidas - uma delas, processos de demissão.

A RFFSA chegava a 1990 com um quadro de 60 mil funcionários. A meta era a redução a 2/3 deste montante, ficando ainda assim um contingente elevado.

A ideia era o saneamento de custeio da empresa, em tempo mais breve possível, para o engajamento de um processo de privatização. Discussões acaloradas e dedicadas de diversos grupos profissionais ferroviários pressionaram para que este processo não fosse levado adiante, ou pelo menos, modelado segundo critérios muito mais complexos e específicos. Desta forma surgiram os editais de desestatização, mantendo o patrimônio da empresa sob o controle patrimonial governamental. A privatizar, a operação, que seria entregue à grupos investidores com metas e obrigações de curto e longo prazos.

Contudo, internamente, a RFFSA buscava dar sinais de que, mesmo sendo preparada, era uma empresa disposta a superar os entraves e as dificuldades que lhe tiravam a visibilidade da competência administrativa e desta forma, neste período, buscou adotar uma nova grade administrativa que lhe conferisse maior agilidade, cujos tópicos destacamos:

*- maior flexibilidade na relação entre superintendências e a administração geral;
- melhoria das relações administrativas internas, entre funcionários e seus superiores e vice versa;*

- busca pela plataforma de ação gerencial moderna, conforme o modelo empresarial mundial;

*- busca de modernidade de sua imagem institucional e administrativa;
- busca pela austeridade administrativa e de investimentos do governo;
- estreitamento de parceria entre seus clientes e fornecedores;
- redução de custos e eliminação de serviços considerados deficitários (fim dos trens de passageiros);*

- revisão interna da divisão entre as superintendências - a criação das chamadas Áreas de Negócios, Diretorias de Negócios ou Macrorregionais.

No contexto da imagem (cujo tema abre maior interesse) a equipe do Setor de Programação Visual foi bastante atuante.

Sob a égide da terceira edição revisada e atualizada do Manual de Identidade Visual e Gráfica da RFFSA, firmava-se, definitivamente, a busca pela fixação de uma imagem limpa e arrojada da empresa. Isto resultou em um processo amplo, mas que revelou uma das mudanças mais significativas e sobre a qual nos dedicamos a comentar: a nova pintura da RFFSA”

(Matéria postada por José Emílio de Castro H. Buzelin 22/01/2010)