

RELATÓRIO
ANUAL

RAESA



1961

1255-0921
1961

relatório de 1961

DIRETORIA

<i>Presidente</i>	HERMÍNIO AMORIM JÚNIOR
<i>Superintendente Geral Administrativo</i>	IBERÊ GILSON
<i>Superintendente Geral Industrial</i>	DJALMA FERREIRA ALVES MAIA
<i>Superintendente Geral Comercial</i>	ALCIDES DE ALMEIDA RÊGO
<i>Diretor</i>	JORGE LEAL BURLAMAQUI
<i>Diretor</i>	ANTONIO P. L. TEIXEIRA DE FREITAS
<i>Diretor</i>	CORONEL MAURO MOREIRA

coordenação e publicação do relatório:

- ANTONIO P. L. TEIXEIRA DE FREITAS
- ARTHUR NEVES BAPTISTA
- ROBERTO RODRIGUES MONTEIRO

capa e gráficos:

- WILSON MÓDOLO
- MARIO M. DUARTE

datilografia:

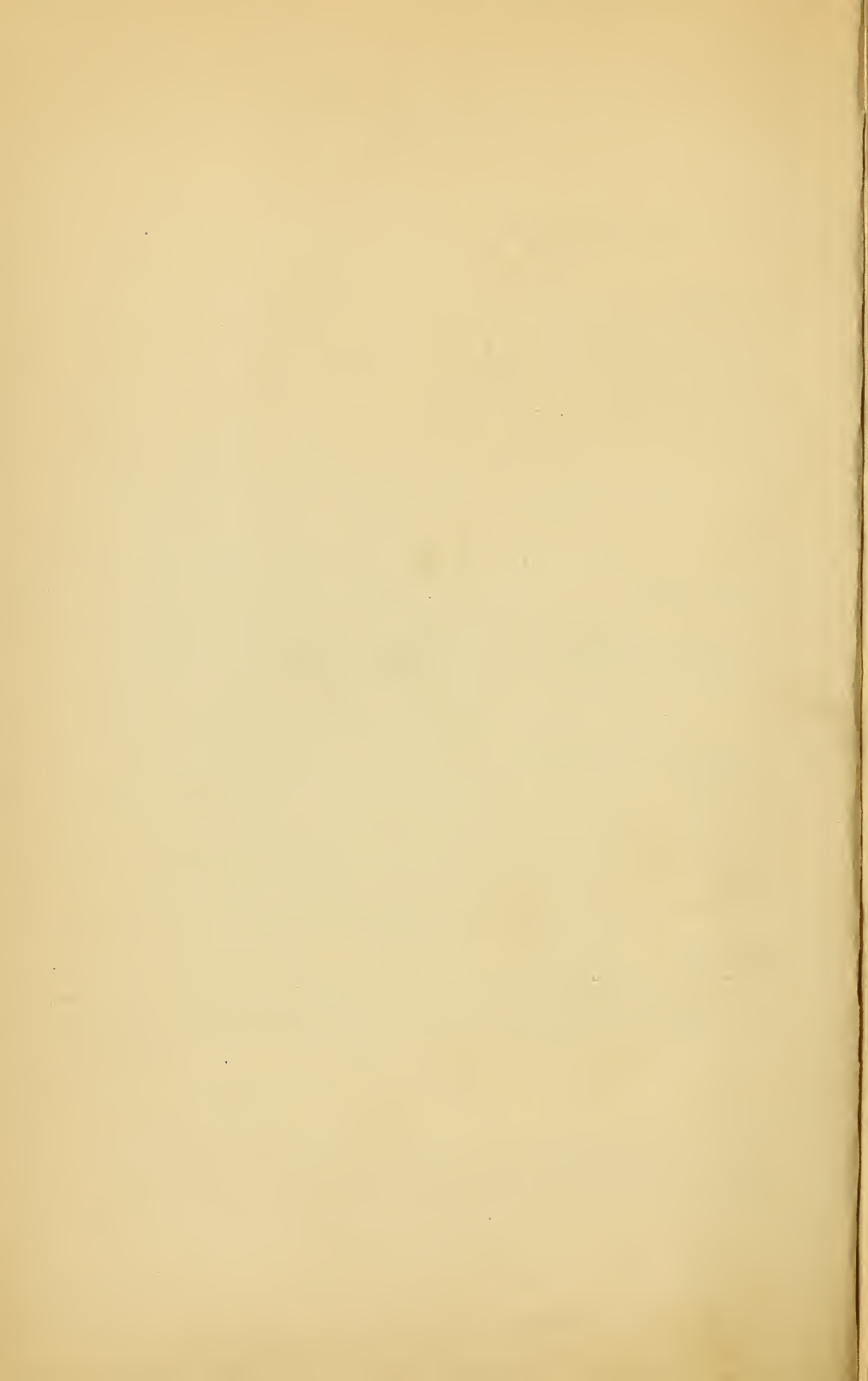
- MARIA ANGÉLICA L. I. NOEMI
-
-

596 311063

Í N D I C E

RELATÓRIO DA DIRETORIA

Introdução	
Atividade no exercício	1
Programa de reaparelhamento	5
Material rodante e de tração	9
Higiene e segurança no trabalho	10
Administração do pessoal	11
Reforma administrativa	13
Classificação de cargos	18
Balanco Geral	
Situação patrimonial	19
Situação financeira	22
Resultados do Exercício	
Receita	23
Despesa	25
Deficit	27
Pareceres	
Do Conselho Fiscal	29
Do Conselho Consultivo	31
Anexos	
Quadros Estatísticos	37
Quadros Financeiros	65



RÊDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

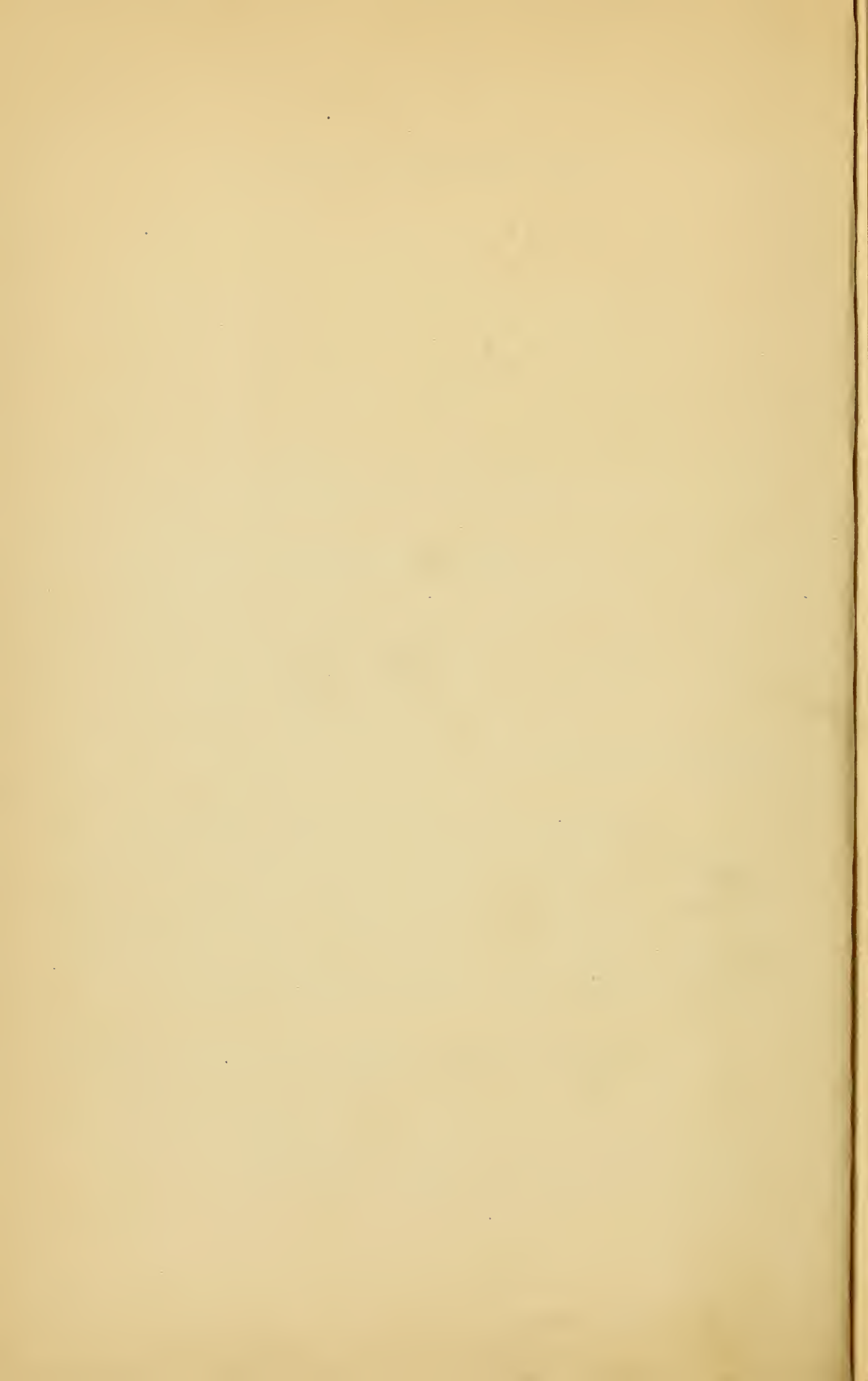
RELATÓRIO DA DIRETORIA

EXERCÍCIO DE 1961

Senhores Acionistas,

A Diretoria da Rêde Ferroviária Federal S.A., em atenção aos preceitos legais que lhes regem as atividades, apresenta o Relatório Geral do exercício de 1961, enfeixando aspectos essenciais de seus negócios sociais, o Balanço Geral relativo ao mesmo ano e a Conta de Lucros e Perdas.

Ao fazê-lo, julga a Direção da Sociedade haver cumprido o seu dever, de vez que os propósitos que nortearam as suas realizações encontram seu melhor estímulo no desejo de atender as finalidades precípuas da Empresa.



ATIVIDADE NO EXERCÍCIO

No exercício de 1961, o nível de trabalho realizado pelas 17 estradas incorporadas à RFFSA atingiu 21 bilhões de unidades de tráfego (ton. km útil + passag. km), o que representa, em termos percentuais, um aumento de 1,3% em relação a 1960.

Este resultado, embora não apresentando incremento significativo em relação ao ano anterior, traduz, assim mesmo, o apreciável esforço desenvolvido pelas ferrovias, de vez que foram freqüentes as paralizações de trabalho resultantes de greves de reivindicação salarial.

TRANSPORTES REALIZADOS PELA RFFSA - 1958/61

DISCRIMINAÇÃO	MILHÕES DE UNIDADES				VARIÇÃO 58 / 61 %
	1958	1959	1960	1961	
Numero de passageiros	339,3	338,6	370,7	397,1	+ 16,9
Interior	61,3	64,2	60,7	64,0	+ 3,6
Suburbio	278,0	294,4	310,0	333,1	+ 19,3
Passageiros km	11 821,3	12 692,6	12 881,3	13 889,4	+ 17,5
Interior	5 067,9	5 282,3	4 997,6	5 217,6	+ 3,0
Suburbio	6 753,4	7 410,3	7 883,7	8 671,3	+ 28,4
Toneladas úteis	27,9	29,4	29,8	27,4	- 1,3
Bagagens e encomendas ..	1,1	0,6	0,6	0,5	- 54,5
Animais	1,1	1,0	0,9	0,9	- 18,1
Mercadorias	25,7	27,8	28,3	26,0	+ 1,2
Toneladas km úteis	6 998,8	7 632,8	7 835,1	7 102,9	+ 1,5
Bagagens e encomendas ..	196,2	115,6	96,1	91,3	- 53,5
Animais	406,7	363,7	307,3	333,5	- 18,0
Mercadorias	6 395,9	7 153,5	7 431,7	6 678,1	+ 4,4
Unidades de tráfego	18 820,1	20 325,4	20 716,4	20 992,3	+ 11,5

As perturbações políticas que agitaram o País, com amplos reflexos na atividade econômica, afetaram, por sua vez, a produtividade das principais Unidades de Operação, influenciando na diminuição do volume de carga carreado, uma das parcelas constitutivas do índice referido.

Nestas condições, o aumento das unidades de tráfego se deve antes ao incremento do transporte de passageiros, não afetado grandemente por tais perturbações, do que à expansão da carga transportada, cujo sentido ascendente, aliás, se inverteu após 1960.

TRANSPORTES REALIZADOS, SEGUNDO AS ESTRADAS - 1961

ESTRADAS	DENSIDADE MÉDIA DE TRÁFEGO	PASSAGEIROS KM		CARGA (T KM)		
		Interior	Subúrbio	Mercadorias	Animais	Bagagens e Encomendas
Milhares						
EFSJ ...	4 100	412 935,2	1 689 178,1	402 583,0	9 417,7	2 511,1
EFCB ...	941	1 803 091,1	6 494 546,6	2 535 667,2	100 816,8	15 655,4
EFDTC ..	517	19 565,4	-	134 658,9	8,9	129,5
RVPSC ..	406	347 647,2	3 467,3	1 030 657,7	25 767,7	17 865,1
EENOB ..	394	269 227,2	-	570 698,3	90 206,4	9 965,1
VFRGS ..	258	425 003,1	33 194,1	849 911,3	64 101,2	9 680,4
EFG	131	67 223,2	-	51 649,5	4 287,6	716,7
EFL	127	560 641,1	267 239,9	324 422,0	11 033,5	12 712,9
HVC	101	325 703,4	8 973,4	110 208,0	6 631,7	2 192,9
RFN	98	333 631,4	112 553,2	226 081,0	10 155,5	7 367,0
RMV	96	331 832,9	26 553,4	326 075,6	7 711,9	5 940,3
EFMM ...	45	13 651,3	-	14 722,3	551,8	154,5
VFFLB ..	40	250 302,2	72 088,0	67 375,8	2 207,1	4 876,4
EFSLT ..	20	24 451,7	-	6 669,1	809,0	444,2
EFB	12	5 261,9	4 922,6	1 032,3	4,8	1 709,6
EFCP ...	12	3 179,4	974,2	1 727,3	171,1	63,1
EFBM ...	11	19 628,0	-	3 953,1	59,3	762,0
RFFSA.	285	5 212 975,6	8 713 690,8	6 658 092,4	333 942,0	92 746,2

NOTA :- Dados sujeitos a retificação.

Do exposto, pode-se inferir que a densidade média de tráfego decresceu durante o exercício, embora conservando nível superior ao registrado em 1958. A tabela anterior, na qual as estradas estão relacionadas na ordem decrescente de suas respectivas densidades, mostra a participação de cada ferrovia no transporte realizado pela RFFSA.

Como se verifica, apenas a E.F. Santos a Jundiaí, a E.F. Central do Brasil e a E.F. D^a Teresa Cristina, situadas na região Leste-Sul, apresentaram densidade de tráfego acima de 500 mil toneladas km por km de linha, índice mínimo para realizar-se transporte ferroviário em bases econômicas.

Este fator, baixa densidade, é uma das causas primordiais da falta de estabilidade econômica do sistema ferroviário. Pode-se mesmo afirmar que o problema das ferrovias federais não é apenas o de melhorar os serviços ou reduzir o custo de operação. É, antes de tudo, uma questão do aumento substancial das correntes de transporte.

Na maior parte da extensão das linhas, sejam quais forem os resultados obtidos através de investimentos maciços, de aumentos de tarifas, de redução de custos, ou de incrementos da produtividade, será impossível, sem apreciável expansão de tráfego, alcançar a exploração econômica.

Saliente-se, ainda, que o aumento da densidade não comporta remédio de ação rápida, nem depende apenas das medidas administrativas que possam ser promovidas pela RFFSA. Em muitos casos ele é condicionado pela produção ou consumo da zona servida, ou pela competição com outros meios de transporte.

Se melhoria do serviço e agressividade comercial podem assegurar, em algumas estradas, maior volume de carga, várias são as que servem a zonas cujo nível de produção não permite exploração econômica, nem oferece perspectivas, em futuro previsível, de propiciar estas condições.

É o caso particular das regiões cobertas pela E. F. Bragança e a E.F. Central do Piauí, por exemplo, onde a população escassa e disseminada, a produção incipiente e pouco variada, bem como a debilidade do comércio interno, não permitem a formação de substanciais fluxos de transporte, o que implica, obviamente, em baixa densidade. Da carga total transportada pelas duas ferrovias, mais da metade da tonelagem consiste em embarques de farinha de mandioca, lenha e pedras, de tarifas ínfimas, vivendo aquelas estradas praticamente da subvenção oficial, uma vez que suas despesas, consideradas em conjunto, foram, em 1961, 15 vezes maiores do que as receitas.

Em situação semelhante encontram-se alguns ramais de grandes estradas como a Central do Brasil, a Viação Férrea do Rio Grande do Sul, Nordeste e Leste Brasileiro, assim como grandes extensões de linha da Leopoldina e da Rede Mineira de Viação.

Para estas ferrovias, entretanto, é possível intensificar os transportes de cargas pesadas - meta preferencial do sistema ferroviário -, principalmente o transporte de minério, suscetível de rápido incremento, com reais vantagens para a economia do País e das ferrovias.

Cabe destaque, nesse particular, o escoamento, pela Central do Brasil, de 2 778 milhares de toneladas de minérios, contra 2.535 milhares em 1958, o que veio atender ao interesse dos exportadores, chegando mesmo a superar a capacidade do Porto do Rio de Janeiro, desaparelhado para o embarque de cargas vultosas.

A produção mineral, aliás, é extremamente dependente do transporte ferroviário, merecendo alta prioridade, quer do ponto de vista de assegurar o abastecimento de matérias-primas para a indústria, quer do rendimento de divisas para a exportação. O desenvolvimento deste transporte não depende, entretanto, apenas dos responsáveis pelo setor ferroviário, pois uma série de providências políticas indispensáveis decorrem de outras Autoridades.

Acresce que o problema ferroviário só poderá ter solução satisfatória no quadro de uma política geral, que racionalize a ação, os objetivos, as funções e os recursos de cada meio de transporte.

A falta de uma coordenação geral tem prejudicado sêriamente o transporte ferroviário, não constituindo tal fato escusa para resultados insuficientes ou desestímulos a maiores esforços. A Diretoria da Rede Ferroviária Federal S.A. conta com a colaboração dos administradores das estradas e de todo o seu dedicado pessoal para levar a cabo a obra de recuperação dos serviços ferroviários, principalmente no que diz respeito à melhoria de sua qualidade e demais objetivos que dependem exclusivamente da Empresa.

PROGRAMA DE REAPARELHAMENTO

Dando prosseguimento ao programa de recuperação do sistema ferroviário sob sua responsabilidade direta, a RFFSA, não obstante a magnitude do problema, a competição rodoviária e a baixa densidade econômica de regiões servidas por algumas de suas Unidades de Operação, vem logrando resultados ainda mais expressivos, em face a medidas, muitas das quais escapam à alçada direta de seus administradores.

O trabalho que vem sendo executado para maior eficiência do sistema ferroviário caracteriza-se pelo melhoramento progressivo dos piores trechos das ferrovias incorporadas, visando a realizar, em primeiro lugar, as obras que produzirão maiores economias no custeio das operações.

Um dos principais itens a que a Rede deu alta prioridade concerne à reabilitação e remodelação da via permanente. Além da substituição de trilhos e dormentes estragados, o programa de reabilitação previu o lastramento ou refôrço de lastro em tôdas as linhas economicamente significativas, muitas sem lastro apropriado, o que era causa de freqüentes inter

rupções de tráfego, desgaste acelerado de equipamentos e de custos de manutenção excessivamente altos.

Como resultado dêste programa, em 1961, foram lastrados 700 km de linha e relastrados 470 km, ultrapassando de 1 milhão de metros cúbicos a quantidade de pedra britada empregada. Além disso foram aplicados 19,8 milhares de toneladas de trilhos novos e 2,9 milhões de dormentes.

O quadro seguinte apresenta em detalhe o trabalho de remodelação efetuado nas Unidades de Operação.

REMODELAÇÃO DAS LINHAS - 1961

ESTRADAS	EXTENSÃO		TRILHOS			PEDRA BRITADA EMPREGADA m ³	DORMENTES NOVOS EMPREGADOS
	Las- trada	Relas- trada	Novos	Retira- dos	Reempre- gados		
	Km		Toneladas				
E.F.C.B.	9,8	263,0	7 065,3	2 984,2	2 984,2	232 103	562 189
E.F.L.	149,8	20,2	2 672,4	2 419,9	794,2	196 380	159 339
E.F.S.J.	-	7,4	215,1	1 227,6	861,5	4 103	27 100
R.V.P.S.C. ...	204,9	-	1 639,0	1 196,2	652,4	272 796	567 958
V.F.R.G.S. ...	20,0	127,0	...	...	...	75 000	600 000
R.F.N. (1) ...	31,5	9,0	1 073,0	1 011,3	83,2	41 853	46 381
R.M.V.	-	36,1	372,0	-	-	10 000	60 054
E.F.N.O.B. ...	128,9	-	1 316,5	1 659,8	1 036,0	162 209	223 965
V.F.F.L.B. ...	2,0	-	1 883,0	1 883,0	-	1 960	321 255
E.F.G.	27,3	4,4	666,0	450,0	7,1	26 886	101 193
R.V.C.	23,6	0,4	2 381,7	1 543,3	89,8	25 446	19 245
E.F.D.T.C. ...	-	3,4	...	...	...	5 769	54 739
E.F.M.M.	-	-	-	42,5	42,5	-	22 442
E.F.B.	-	-	249,0	175,0	352,0	-	13 247
E.F.S.L.T. ...	90,4	-	261,2	208,6	11,9	8 000	76 511
E.F.C.P.	-	-	-	-	-	-	9 623
E.F.B.M. ....	...	...	...	...	...	...	...
RRFSA	688,2	470,9	19 794,2	14 801,4	6 914,8	1 062 505	2 865 241

(1) E.F. Sampaio Correia.

Outro projeto a que a Rêde destacou maior atenção refere-se à padronização do material rodante, permitindo a consolidação das ferrovias isoladas em um sistema interligado, com intercâmbio franco de vagões, capaz de assegurar um tráfego ininterrupto.

Para o conjunto das 17 Unidades de Operação, a Rêde adquiriu, em 1961, cêrca de 100 vagões metálicos fechados, providenciou a compra de mais 490 vagões e 64 carros de passageiros, tendo, ainda, feito a conversão, para o sistema à ar comprimido, de 7 034 vagões e 114 carros, medida que permitirá atenuar as necessidades criadas pela evolução econômica do País.

A "dieselização" do parque de tração, que se impunha como medida de ordem técnica e econômica, recebeu novo impulso com a aquisição de 437 unidades Diesel-elétricas, o que possibilitará a retirada do tráfego das antigas, e por isso obsoletas, locomotivas a vapor, com uma efetiva economia de 5,5 bilhões de cruzeiros anuais.

Se a recuperação material constitui condição impor tante para aumento da eficiência do sistema. Não menos necesárias são algumas reformas administrativas, uma vez que, em certos casos, a melhoria das condições de operação pode ser promovida com a simples racionalização dos métodos de serviço.

Nestas condições, prosseguiu a RFFSA o estudo dos problemas mais prementes, e, dentro das prioridades aconselháveis, estabeleceu os instrumentos de correção e normalização necessários, sob forma de medidas de ordem geral, representadas por normas, sistemas e instruções, bem como através de prestação direta de efetiva assistência técnica.

Além dessas medidas, releva destacar o plano quinquenal para substituição de trilhos em 6 165 km de linhas; o programa de 5 anos para execução de solda em trilhos, abrangendo 9 560 km de linhas principais; a contratação de 100 000 toneladas de trilhos acessórios, o que corresponde à remodela

ção de 1 178 km de linhas; o estudo de organização das estações, visando à fixação dos quadros de pessoal do tráfego e eliminação das estações desnecessárias ou deficitárias; a elaboração do convênio de tráfego mútuo entre as diversas Unidades de Operação; a elaboração de projetos de construção e adaptação de oficinas, depósitos e postos de abastecimento, além das medidas imprescindíveis ao intercâmbio técnico-cultural entre o pessoal dos Departamentos de Mecânica das diversas Estradas incorporadas.

Na elaboração de seu programa de investimentos, cuja execução vem sendo obtida através de recursos próprios e daqueles provenientes de verbas dos orçamentos federais, a RFFSA verificou a necessidade de serem novas fontes colocadas à sua disposição, a fim de que as inversões anteriores e atuais sejam devidamente complementadas, permitindo a obtenção de maior eficiência e redução dos custos operacionais.

PLANO DE INVESTIMENTOS NAS UNIDADES DE
OPERAÇÃO DA RFFSA - 1962/66

ESPECIFICAÇÃO	1962	1963	1964	1965	1966
	Milhões de cruzeiros				
Remodelação da via:					
Substituição de dormentes	500	500	500	500	500
Lastramento	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Aparelhos de mudança de via	102	102	-	-	-
Solda de trilhos	234	234	234	234	234
Ampliação de patios	250	250	250	250	-
Comunicações (S.S.B.)	250	250	250	-	-
Sinalização	1 350	1 350	-	-	-
Eletrificação	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
Obras de arte especiais	500	500	500	-	-
Construções civis	500	500	-	-	-
Oficinas, depósitos e postos	400	400	400	400	400
Diversos:					
Subúrbios do Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000
Ligações ferroviárias	1 570	1 570	1 590	-	-
Equipamentos gerais	150	150	-	-	-

A constante modificação na estrutura dos custos dos serviços, próprios e contratados, a execução de toda uma série de investimentos coordenados, e, muitas vezes simultâneos, de forma a permitir em tempo relativamente curto o atendimento de uma demanda crescente de transporte, exige o equacionamento e execução dos serviços considerados da mais alta importância.

Conforme evidencia o quadro apresentado anteriormente, relativo a aplicação nas diversas Unidades de Operação, o plano está programado para um período de 2 a 5 anos.

MATERIAL RODANTE E DE TRACÇÃO

Locomotivas - As ferrovias brasileiras adquiriram as primeiras locomotivas Diesel-elétricas em 1939. Contudo, a intensificação da dieselização do parque de tração só ocorreu a partir de 1958, com a aquisição e recebimento pela RFFSA das locomotivas adquiridas pelo crédito do Eximbank e financiamento direto dos fabricantes norte-americanos.

Para dieselização integral, são necessárias, ainda, 400 locomotivas de bitola métrica, de vez que o número existente para bitola larga, satisfaz no momento. A aquisição dessas locomotivas acarretará à Rede uma despesa de 80 milhões de dólares, inclusive sobressalentes.

A RFFSA já obteve financiamento para a aquisição de 110 locomotivas que começarão a ser entregues a partir de 1962.

Carros - O parque de carros das Estradas da RFFSA é bastante precário, devido a obsolescência do material, agravada pela existência de carros com estrutura de madeira sem as devidas condições de segurança.

Um programa intensivo para melhoria desse parque, compreendendo principalmente a transformação da estrutura dos carros de madeira em mistos, está sendo efetuado, mediante con

trato com firmas nacionais especializadas. Nestas condições, conforme plano estabelecido, a necessidade mais premente prevê a aquisição imediata de 150 carros. O custo provável desta encomenda é de 5 bilhões de cruzeiros, sendo os carros integralmente de fabricação nacional, com importação apenas de mancais de rolamentos e válvulas para equipamento de freios.

Vagões - Conforme os estudos efetuados pela RFFSA, o número de vagões necessários para atender ao crescimento vegetativo do transporte e a substituição dos vagões obsoletos e o equilíbrio do tráfego mútuo, é de ordem de 6 mil unidades. Entretanto, o programa de urgência previu a aquisição de 2 mil, com estimativa de custo da ordem de 6 bilhões de cruzeiros.

A Rêde pretende atender, ainda, a três empreendimentos de grande importância. O primeiro tem por finalidade melhorar o serviço na Serra de Cubatão e permitir o atendimento do tráfego originado pela instalação da COSIPA, com mudança do sistema de tração adotado naquele trecho. A etapa inicial exige um investimento de cerca de 2 503 milhões de cruzeiros.

O segundo é a construção do Oleoduto para Campinas, prosseguimento natural e econômico do oleoduto já operado pela Rêde entre Santos e São Paulo. A construção dessa nova unidade está orçada em 2,4 bilhões de cruzeiros.

O terceiro, finalmente, constitui o aparelhamento da R.M.V., para atender o transporte de minérios. O programa da RFFSA prevê investimentos orçados em 14,5 bilhões de cruzeiros, o que permitirá uma corrente de tráfego de minério estimada em 3 milhões de toneladas por ano, a ser exportada pelo Pôrto de Angra dos Reis.

HIGIENE E SEGURANÇA NO TRABALHO

Prosseguindo nos esforços para tornar melhores as condições de higiene e segurança no trabalho, foram alcançados

vários objetivos e desenvolvida intensa atividade durante o ano de 1961.

Encontram-se em funcionamento nas dependências industriais das estradas incorporadas à RFFSA 105 Comissões Internas de Prevenção de Acidentes (CIPAS), além de uma Comissão Central junto à administração de cada Unidade de Operação.

A atuação desses organismos já se fez sentir através do auspicioso declínio dos índices de acidentes verificados, embora percentagens em relação ao número de empregados estejam ainda acima das médias consideradas satisfatórias.

Além de trabalhos de natureza diversa, em 1961 foram elaborados e distribuídos os seguintes folhetos educativos e instruções: "Código de segurança do trabalho", "Quadro sinóptico de equipamentos de segurança em função das atividades ferroviárias", "Normas para o trato dos acidentados", "Normas para o uso das cores na segurança do trabalho", "Normas para o uso de equipamento individual de segurança (memento)" e, finalmente, "Regulamento das Comissões Internas de Prevenção de Acidentes".

ADMINISTRAÇÃO DO PESSOAL

Dando continuidade à sua política de pessoal, a RFFSA reduziu, entre 30-VI-61 e 31-XII-60, o contingente de seus empregados em cerca de 1 074 servidores. Tendo em vista os direitos adquiridos, a redução em ritmo maior do que o vegetativo só pode ser conseguida pela transferência do pessoal considerado excedente para outros órgãos federais.

A experiência dos primeiros anos mostra que essa transferência não é fácil, não só pela falta de habilitações correlatas, como pela pulverização do pessoal por grande extensão geográfica. É certo, entretanto, que resultados melhores poderiam ser alcançados se houvesse maior colaboração dos demais órgãos da União.

Quanto ao número de empregados, 12 estradas tiveram os seus efetivos diminuídos em relação ao ano anterior. Foram elas:

Estradas	Número de empregados em 30-VI-61	Diferença em relação a 31 - XII-60	%
R.F.N.	12 324	701	5,4
R.V.C.	3 812	201	5,0
E.F.N.O.B.	8 046	302	3,6
V.F.F.L.B.	7 546	285	3,6
E.F.M.M.	767	14	1,8
E.F.S.L.T.	1 542	27	1,7
E.F.B.M.	1 795	24	1,3
E.F.D.T.C.	1 320	14	1,0
V.F.R.G.S.	15 479	128	0,8
E.F.C.P.	664	4	0,6
E.F.S.J.	7 619	39	0,5
R.V.P.S.C.	11 739	16	0,1

As estradas que não conseguiram conter os efetivos dos quadros dentro dos quantitativos apurados em dezembro de 1960 estão, a seguir, relacionadas:

Estradas	Número de empregados em 30-VI-61	Diferença em relação a 31 - XII-60	%
E.F.B.	621	62	11,1
R.M.V.	11 502	143	1,3
E.F.C.B.	46 530	453	1,0
E.F.G.	2 273	13	0,6
E.F.L.	17 513	10	0,1

No conjunto das estradas verifica-se que o melhor resultado, em termos percentuais, foi o da Rede Ferroviária do Nordeste, cabendo o lugar oposto à Estrada de Ferro Bragança, ferrovia de diminuta densidade de tráfego. Embora os aumentos verificados tenham sido rigorosamente controlados e decorrentes da absoluta necessidade de serviço, não puderam ser evitados, de vez que em algumas categorias de trabalho especializado as estradas demonstraram falta e não excesso de pessoal.

REFORMA ADMINISTRATIVA

Após três anos de existência e ao ensejo da instalação de novo Governo que substituiu a Diretoria da RFFSA, tornou-se oportuna uma revisão geral da organização da Empresa, através de debates e exposições, de modo a se tornarem evidentes as principais falhas, oriundas de várias causas.

Segundo determinação expressa do Exmo. Sr. Presidente da República, uma Comissão Especial - Comissão de Reestruturação Administrativa da Rede Ferroviária Federal S.A. - foi designada pela Diretoria da Rede, sob a presidência do Eng^o Hermínio Amorim Júnior e composta pelo Economista Oswaldo Palma, pelos Eng^{os} Jacintho Xavier Martins Júnior e Jorge Leal Burlamaqui e pelo Advogado Ascânio Pedro de Farias, com as seguintes finalidades específicas:

- a) modificação dos Estatutos Sociais da RFFSA, a ser apresentada a Assembléia Geral Extraordinária;
- b) necessárias modificações na Lei nº 3 115, de 16 de março de 1957, a serem submetidas ao Exmo. Sr. Presidente da República para apresentação de Mensagem ao Congresso Nacional;
- c) revisão das normas administrativas vigentes na RFFSA e em sua subsidiária.

Instalada a Comissão, seus trabalhos foram divididos em duas etapas principais:

Primeira

- a) debate da organização vigente da Empresa e de seus Estatutos Sociais, aprovados pelo Decreto nº 42 381, de 30 de setembro de 1951, assim como o seu Regulamento Geral;

- b) análise da Lei nº 3 115, de 16 de março de 1957;
- c) depoimentos, de acôrdo com um esquema adrede preparado, que à Comissão prestaram os Srs. Rozaldo Gomes de Mello Leitão, Renato de Azevedo Feio, José Luiz Bulhões Pedreira, Jair Rêgo de Oliveira, Jorge de Abreu Schilling, Roberto de Oliveira Campos e Inaldo Faria Neves.

Segunda

- a) elaboração do projeto de novos Estatutos Sociais da RFFSA e preparo do Projeto do Organograma Geral da Empresa;
- b) elaboração do projeto de novo Regulamento Geral da RFFSA e do Regulamento Geral das Unidades de Operação.

Do Relatório apresentado pela Comissão, entre outras, constam as seguintes considerações, dignas de transcrição:

"O atendimento parcial do preceito legal que atribui à Diretoria da RFFSA condição colegiada, essencialmente deliberativa, levou as duas administrações que a RFFSA teve a se sobrecarregarem de tarefas executivas, perdendo a possibilidade de planejar, ainda que a curto prazo, e limitando-se, no terreno decisório, aos problemas imediatos.

Conseqüentemente, ficaram os Diretores transformados em chefes departamentais graduados. Perdeu-se a perspectiva econômico-financeira da Empresa, que passou a viver dia-a-dia, intensamente embora, mas sem projetar ou tentar, o quanto seria desejável, soluções de longo alcance - dependentes dela, do Governo Federal ou de terceiros - que poderiam vir a conjurar as decorrências do deficit, que cresceu com rapidez vertiginosa, beirando agora o quádruplo do que era em 1957. Por outro lado, a dispersão do comando na execução dos serviços gerou inconvenientes ponderáveis, impossibilitando a implantação de uma organização coordenada estável".

Partindo, essencialmente, dessas observações e após analisar os erros e acertos das antigas administrações da Emprêsa, durante os seus três primeiros anos de existência, foi sugerida uma reforma estatutária, logo após aprovada e posta em prática, que visou:

- a) a corrigir a contradição entre a natureza legal da Diretoria e suas funções, dando-lhe caráter deliberativo, e enfeixando, nas mãos do Presidente, os encargos executivos;
- b) a criar organismos (Superintendências Gerais) que, diretamente subordinados ao Presidente, lhe permitam redistribuir, em base racional, e sem quebra do invocado princípio da unidade executiva, aquêles encargos, cujo volume está acima da capacidade física de um único homem ou órgão;
- c) a rever o processo de entrosamento entre a Diretoria da RFFSA e as ferrovias que a integram, preservando, para as Superintendências e Diretorias a sua parte operacional;
- d) a propiciar à Diretoria e ao Presidente, ao máximo, os poderes necessários à supressão das falhas observadas no funcionamento da Emprêsa, inclusive no que toca à redução das despesas de pessoal;
- e) a emendar dispositivos, de menor importância, que se evidenciaram falhos, a suprir outros, já superados, e a acrescentar novos, então necessários.

O Regulamento Geral da RFFSA, calcado nos novos Estatutos Sociais e juntamente com êstes aprovado pelo Decreto nº 50 582, de 12 de maio de 1961, estabelece os detalhes, em sua hierarquia executiva, deixando ainda, como é a boa técnica, para o Regimento Interno, ora em fase final de discussão, a codificação das rotinas a que ficará sujeita a administra

ção, bem como o desdobramento e subordinação dos vários órgãos. Por sua vez, o Regulamento Geral das Unidades de Operação, idênticamente fiel aos novos Estatutos Sociais, previu desde logo, o decorrente estabelecimento dos respectivos Regimentos Internos, ora em fase final de elaboração, interligando em um todo homogêneo, os diversos escalões administrativos da Empresa, com um conjunto de normas e determinações.

A análise da Lei nº 3 115, de 16 de março de 1957, por sua vez evidenciou algumas lacunas, com especialidade no campo de natureza jurídica da RFFSA, as quais cabe transcrever:

"Assim, por exemplo, esse diploma legal reconheceu à RFFSA: isenção de tributos da competência da União Federal; desembaraço alfandegário de material importado, mediante portaria dos Inspetores das Alfândegas; direito de promover desapropriações, uma vez declaradas de utilidade pública pelo Ministério da Viação e Obras Públicas; direito à requisição de militares e servidores civis, federais ou estaduais, e de empregados de sociedade de economia mista.

Tais vantagens encontram plena justificativa no fato de que a União Federal tem notório interesse nos serviços que a RFFSA executa, como delegada sua que é, subvencionando-lhe inclusive o próprio deficit operacional.

No entanto, vem a RFFSA, desde sua criação, travando séria batalha no sentido de ver reconhecidas, pelas autoridades executivas do país, aquelas suas apontadas prerrogativas. Somente a 26 de janeiro de 1961 obteve do então Ministro de Estado dos Negócios da Fazenda circular que retificasse a isenção de imposto de consumo, de que é legalmente beneficiária; data de 30 do mesmo mês a ordem de serviço da Procuradoria Geral da República, outorgando-lhe privatividade de foro; e precisou recorrer ao Judiciário a fim de lograr a suspensão de ações que lhe moveram os Estados de Minas Gerais e do Rio de Janeiro, para cobrança de imposto de transmissão de propriedade inter-vivos, no valor de vários bilhões de cruzeiros.

Tais fatos demonstram que, contraditoriamente, a partir da Lei nº 3 115, de 16 de março de 1957, e precisamente quando a União Federal consolidava, por assim dizer, sua posição relativamente ao sistema ferroviário da órbita federal, a entidade, criada para polarizar as atenções do Poder Executivo, perdia inúmeros privilégios do tempo das ferrovias autárquicas, sob regime especial

e administração direta. Perdia a impenhorabilidade de bens patrimoniais e os favores processuais de prazo de contagem de juros moratórios, de pagamento de custos no final da demanda, de liquidação de débitos judiciais mediante precatórias, de prescrição quinquenal e de recurso ex-officio; ademais caía em flagrante desfavor junto a diferentes órgãos governamentais, que passaram a conceder-lhe tratamento francamente discriminatório.

A árdua campanha, que ora é relatada, terminaria de vez, caso se obtivesse a reforma da Lei nº 3 115, de 16 de março de 1957, sem alterar o caráter de sociedade anônima da Rede Ferroviária Federal, mas publicizando-a claramente. Sairia ela daquela região fronteiriça a que se referem os doutrinadores, que a separa da União Federal, e se situaria como empresa pública típica, fruto do aperfeiçoamento da moderna técnica jurídica que proporciona as indústrias estatais a maleabilidade de que necessitam para a consecução de seus objetivos, sem furtar-lhes prerrogativas analogamente indispensáveis.

Ocorre, todavia, que, na atual fase de correção de uma posição administrativa equivocada, de transição para novos Estatutos Sociais; de entrosamento com a verdadeira natureza do sistema direcional colegiado - tudo indica que será intempestiva e, portanto, desaconselhável, qualquer tentativa de promover a reforma da Lei nº 3 115, de 16 de março de 1957. Muito pelo contrário, o que a realidade hoje recomenda é que se aguarde a aplicação do sistema administrativo por inaugurar, até que se adquira mais ampla visão das lacunas apontadas, e outras que se evidenciem, sem prejuízo, e claro, de que a RFFSA, no entretanto, continue a desenvolver os esforços que vem realizando para corrigir, no exercício cotidiano de suas atividades e mediante atos complementares, ou decisões da Justiça, os erros de base ou de entendimento, que a têm atingido".

Decorrido o ano de 1961, já se pode afirmar que o sistema administrativo implantado na Empresa funcionou satisfatoriamente. A Diretoria Colegiada, como órgão deliberativo, pôde dedicar melhor atenção aos graves e complexos problemas da Empresa, deixando aos órgãos administrativos, sob a coordenação da Presidência, as tarefas de natureza executiva. Com a aprovação, dentro em breve, dos Regimentos Internos da Administração Central e de cada Unidade de Operação, o sistema entrará em pleno funcionamento, com as pequenas falhas constatadas durante o primeiro ano de experiência convenientemente cor

rigidas de modo a permitir a implantação de novos métodos de trabalho e racionalização das rotinas para maior rendimento e economia da máquina administrativa da Empresa.

CLASSIFICAÇÃO DE CARGOS

Durante o exercício, deu a Rêde continuidade à execução do programa de classificação de cargos, já iniciado no ano anterior.

Tal programa fundamenta-se na determinação do valor relativo das diferentes categorias funcionais, mediante a avaliação das atribuições e responsabilidades outorgadas à cada classe.

Esse trabalho se fazia necessário face ao empirismo e ausência de uma sistemática no tratamento dos problemas de administração, o que implicava na arbitrária hierarquização dos cargos integrantes dos quadros de pessoal das diversas Unidades de Operação.

O plano de classificação compreendeu também a elaboração de novas tabelas salariais, estruturadas com base nos níveis regionais de salário mínimo. Essas tabelas proporcionaram um plano de remuneração uniforme, cujos valores salariais, entretanto, divergem segundo as regiões geo-econômicas do País.

Assim, a Rêde elaborou e implantou em 1961 o plano de classificação e remuneração em 13 ferrovias (E.F.B., E.F.S.L.T., E.F.C.P., V.F.F.L.B., E.F.B.M., R.M.V., E.F.G., R.V.P.S.C., E.F.C.B., E.F.N.O.B., E.F.L., E.F.S.J. e R.F.N.) restando apenas a V.F.R.G.S. e E.F.S.C., já que a E.F.D.T.C., E.F.M.M. e R.V.C. tiveram seus trabalhos terminados no exercício anterior.

BALANÇO GERAL

No balanço do presente Relatório não foram considerados os elementos patrimoniais da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e dos Armazéns Gerais Ferroviários S.A. (AGEF): a primeira, por não se achar ainda legalmente incorporada à RFFSA; a segunda, por ser sociedade anônima subsidiária da Rêde. Ambas prestarão contas em separado.

SITUAÇÃO PATRIMONIAL

ATIVO E PASSIVO - O Balanço Geral da Sociedade, em 31 de dezembro de 1961, comparado com o levantamento realizado em igual data do ano anterior, indica a seguinte variação:

A T I V O

SISTEMA DE CONTAS	SITUAÇÃO EM 31-XII-60	SITUAÇÃO EM 31-XII-61	VARIACÃO	
			Absoluta	Relativa %
			Cr\$ 1 000	
Imobilizado	80 428 016	94 733 979	+ 14 305 963	+ 17,8
Disponível				
Não vinculado	3 045 445	2 333 306	- 712 139	- 23,4
Para fins especiais.	1 119 405	2 064 381	+ 944 976	+ 84,4
Realizável	44 338 723	91 397 411	+ 47 058 688	+ 106,1
Resultado pendente ...	12 394 930	20 916 785	+ 8 521 855	+ 68,8
TOTAL	141 326 519	211 445 862	+ 70 119 343	+ 49,6
Contas retificação do passivo	30 388	87 024	+ 56 636	+ 186,4
Ativo de compensação .	19 059 242	30 415 257	+ 11 356 015	+ 59,6
TOTAL GERAL	160 416 149	241 948 143	+ 81 531 994	+ 50,8

Os dados de balanço indicam uma relação, entre o passível não exigível e o exigível, de 1,12.

P A S S I V O

SISTEMA DE CONTAS	SITUAÇÃO EM 31-XII-60	SITUAÇÃO EM 31-XII-61	VARIACÃO	
			Absoluta	Relativa %
	Cr\$ 1 000			
Não exigível:				
Capital	71 558 450	74 654 067	+ 3 095 617	+ 4,3
Fundos	6 712 563	11 578 208	+ 4 865 645	+ 72,5
Reservas	4 947 696	13 282 427	+ 8 334 731	+ 168,5
Sub-total	83 218 709	99 514 702	+ 16 295 993	+ 19,6
Exigível:				
A longo prazo:				
Respons.especiais.	6 287 043	7 250 618	+ 963 575	+ 15,3
Respons. a longo prazo	20 431 573	38 666 160	+ 18 234 587	+ 89,2
Respons. a garan- tias especiais	14 431 767	48 088 593	+ 33 656 826	+ 233,2
Sub-total	41 150 383	94 005 371	+ 52 854 988	+ 128,4
A curto prazo:				
Respons. correntes	16 565 881	17 211 644	+ 645 763	+ 3,9
Sub-total	57 716 264	111 217 015	+ 53 500 751	+ 92,7
Resultado pendente	421 934	801 169	+ 379 235	+ 89,9
TOTAL	141 356 907	211 532 886	+ 70 175 979	+ 49,6
Passivo de compensaçã	19 059 242	30 415 257	+ 11 356 015	+ 59,6
TOTAL GERAL ...	160 416 149	241 948 143	+ 81 531 994	+ 50,8

INVESTIMENTOS - As contas do ativo imobilizado apresentaram um aumento de 14,305 bilhões de cruzeiros, representando 17,8% em relação ao investimento registrado no fim do exercício anterior, o que indica a tendência da Administração da Rêde em aplicar capitais em investimentos necessários à melhoria de seus serviços.

FUNDOS DIVERSOS E RESERVAS - No exercício, foram levados a crédito das Contas Fundo para Aumento de Capital e Fundo de Depreciação dos Bens destinados aos Transportes as importâncias seguintes:

FUNDOS DIVERSOS	Cr\$
Para aumento de capital	
Cota de combustíveis e lubrificantes	5 253 161 591,20
Taxa de melhoramentos e eletrificação	1 465 063 734,50
Fundo para atender o convênio com o SENAI	996 991 634,40
TOTAL	7 715 216 960,10

No período, esta conta foi debitada no valor de Cr\$ 4 352 418 524,70, referente ao Aumento de Capital, aprovado pela Assembléia Geral Extraordinária, na importância de Cr\$ 3 744 367 833,00, e Cr\$ 608 050 691,70, referente ao Fundo para atender Convênio com o SENAI, cujo saldo importava, em 29-XII-61, em Cr\$ 7 461 376 026,40, distribuído em Fundo para Aumento de Capital e Fundo para atender Convênio com o SENAI.

FUNDO DE DEPRECIÇÃO DOS BENS DESTINADOS AOS TRANSPORTES .

Foi creditado, no exercício, pelo valor de Cr\$ 1 506 025 671,70 e debitada em Cr\$ 3 179 126,70, sendo o saldo, em 29-XII-61, de Cr\$ 4 116 832 009,20.

RESERVAS DIVERSAS

Foi creditada à conta "Reservas diversas para aumento de capital" a importância de Cr\$ 5 447 730 337,50, saldo credor da conta "Lucros e Perdas" que foi transferido para aquela conta, de acordo com o artigo 8º, letra d, dos Estatutos Sociais.

AUMENTO DE CAPITAL

Na Assembléia Geral, realizada a 11 de dezembro de 1961, o capital da Sociedade foi aumentado de Cr\$... 3 095 617 000,00, mediante incorporação das taxas de melhoramentos e eletrificação e cotas do impôsto único sôbre combustíveis e lubrificantes, arrecadadas durante o exercício de 1960.

Com o aumento realizado, o capital social da RFFSA passou a Cr\$ 74 654 067 000,00, divididos em 70 129 809 ações ordinárias e 4 524 258 ações preferenciais, sem direito a voto, no valor nominal de Cr\$ 1 000,00 cada uma, nominativas e integralizadas.

SITUAÇÃO FINANCEIRA

QUOCIENTE DE LIQUIDEZ - O quociente de liquidez imediato, a 31 de dezembro, demonstra que a RFFSA poderia liquidar imediatamente, naquela data, 13,56 % de suas responsabilidades a curto prazo. É situação que se pode considerar normal, uma vez que a média das emprêsas brasileiras possuem quociente de liquidez variáveis entre 10 % e 20 %.

FINANCIAMENTOS

1. EXIMBANK - Para realização do programa de reaparelhamento das Unidades de Operação, a Rêde obteve do Export and Import Bank, o empréstimo de 100 milhões de dólares, dos quais 17 milhões foram destinados às estradas do Estado de São Paulo. Desta última parcela a RFFSA já utilizou, em importação de equipamentos para as estradas, a importância de US\$ 68 200 649,64.

2. SWISS-BANK - Outra fonte de recursos para financiamento do reaparelhamento das estradas incorporadas é o empréstimo de US\$ 4 500 000,00, posteriormente elevado para

US\$ 5 000 000,00, concedido pelo Swiss Bank, dos quais já foram utilizados US\$ 2 448 414,46.

3. BNDE - O total dos empréstimos concedidos pelo BNDE à RFFSA, inclusive contratos conseguidos pelas estradas e transferidos para a responsabilidade da Rede, monta a Cr\$ 10 200 bilhões, dos quais Cr\$ 7 516 bilhões obtidos pelas ferrovias antes da criação da RFFSA e Cr\$ 2 684 bilhões destinados à importação de trilhos, talas e placas de apoio a serem aplicados na remodelação da via permanente.

4. INTERNATIONAL G.E. Co. - Ainda foi celebrado entre a RFFSA e a International General Electric Co. contrato com objetivo de fornecimento de 154 locomotivas Diesel-elétricas, bem como suas peças acessórias. Até 31-XII-61 foram entregues 59 locomotivas, sendo utilizados US\$ 7 220 560,00, restando a utilizar US\$ 12 779 440,00.

5. GENERAL MOTORS OVERSEAS OPERATIONS - Com a General Motors Overseas Operations a Rede também assinou contrato com finalidade de financiar e fornecer 45 locomotivas Diesel elétricas e seus respectivos sobressalentes. Até 31-XII-61 foram entregues 26 locomotivas, sendo utilizados US\$ 7 002 589,61, restando a empregar US\$ 5 147 340,90.

RESULTADOS DO EXERCÍCIO

RECEITA - A receita total arrecada pela RFFSA em 1961 (exclusive a VFRGS) alcançou Cr\$ 18 758 685 milhares de cruzeiros. Comparada à receita do ano anterior, foram os seguintes os resultados finais:

	1960	1961	Variação
	(milhares de cruzeiros)		%
Exercício ferroviário	12 567 723	16 631 560	32,3
Outras	1 748 024	2 127 125	21,7
TOTAL	14 315 747	18 758 685	31,0

A receita do exercício ferroviário foi a seguinte:

	1960 (milhares de cruzeiros)	1961	Variação %
Dos transportes			
Passagens	2 719 169	3 942 060	45,0
Bagagens	7 811	10 365	32,7
Encomendas	254 096	374 690	47,5
Animais	351 028	785 176	123,7
Mercadorias	6 899 563	9 901 006	43,5
Outras	411 296	662 061	61,0
Sub-total	10 642 963	15 675 358	47,3
Taxa de renovação patrimonial	990 783	1 465 064	47,9
TOTAL	11 633 746	17 140 422	47,3
Complementar dos transpor tes	646 209	1 246 569	92,9
Assessória dos transpor tes	287 768	371 694	29,2
TOTAL DO EXERCÍCIO	12 567 723	18 758 685	49,3

O acréscimo da arrecadação de 4,064 bilhões ocorri do no último exercício foi fruto quase que exclusivo dos au mentos tarifários, de vez que a quantidade de toneladas km úteis de carga realizadas, de onde as ferrovias auferem suas maiores receitas, sofreu um decréscimo de cêrca de 9,3%. Quan to aos passageiros km, produziram em média Cr\$ 0,21 em 1960, elevando-se êste produto a Cr\$ 0,28 em 1961.

Da tabela seguinte, constam as receitas do exercí cio ferroviário, segundo as Unidades de Operação, relaciona das em ordem decrescente das variações percentuais relativas ao ano anterior.

RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - 1960/1961

ESTRADAS	RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO		VARIÇÃO	
	1960	1961	Absoluta	Relativa
	Milhares de cruzeiros			%
E.F.D.T.C.	205 665	559 597	+ 353.932	172,09
E.F.B.M.	19 058	42 961	+ 23.903	125,42
E.F.B.	10 955	22 113	+ 12 158	110,97
E.F.M.M.	26 081	48 717	+ 22 636	86,79
R.V.C.	198 663	345 810	+ 147 148	74,07
E.F.C.P.	4 139	7 016	+ 2 876	69,49
V.F.F.L.B.	256 427	433 948	+ 177 521	69,23
E.F.S.J.	2 218 413	3 657 616	+ 1 439 203	64,88
E.F.N.O.B.	965 840	1 580 511	+ 614 671	63,64
E.F.S.L.T.	24 745	40 092	+ 15 347	62,02
R.F.N.	632 374	1 013 784	+ 381 410	60,31
E.F.L.	817 115	1 283 997	+ 466 882	57,14
R.M.V.	771 233	1 131 143	+ 359 910	46,67
R.V.P.S.C.	1 712 451	2 510 714	+ 798 262	46,62
E.F.C.B.	4 501 586	5 858 707	+ 1 357 121	30,15
E.F.G.	202 978	220 960	+ 17 982	8,86
RFFSA	12 567 723	18 758 685	+ 6 190 962	49,26

DESPESA - A despesa total da RFFSA, (exclusive a Viação Férrea do Rio Grande do Sul) atingiu a Cr\$ 53 486 943 milhares de cruzeiros, assim discriminados:

	1960 (milhares de cruzeiros)	1961	Varição %
Exercício ferroviário ...	29 836 152	50 769 872	70,2
Independente do exercício ferroviário	1 649 743	2 717 071	64,7
TOTAL	31 485 895	53 486 943	69,9

Contribuiu de maneira preponderante para o aumento da despesa a elevação geral dos salários e do salário-família concedido pelo Governo Federal.

O resumo seguinte mostra a variação da despesa, segundo os elementos de custo, nos dois últimos exercícios:

	1960	1961	Variação
	(milhares de cruzeiros)		(%)
Pessoal	18 735 007	35 204 468	87,9
Material	7 016 936	8 930 170	27,3
Diversos	4 084 209	6 635 234	62,5
TOTAL	29 836 152	50 769 872	70,2

Como se verifica, o aumento da despesa de pessoal, de 1960 para 1961, atingiu 87,9 %, muito embora o número total de empregados houvesse decrescido no período.

O aumento das despesas de material e das despesas diversas reflete a elevação dos níveis gerais de preços no País, os quais repercutem diretamente no custeio da operação ferroviária.

Finalmente, segundo a sua destinação, foi a seguinte a distribuição da despesa nos dois anos sob exame:

	1960	1961	Variação
	(milhares de cruzeiros)		(%)
Conservação da via permanente, edifícios e instalação	6 869 707	11 335 665	65,0
Manutenção do equipamento dos transportes	6 485 450	10 461 727	61,3
Custeio do Departamento Comercial	79 853	121 548	52,2
Tráfego, movimento e tração	12 104 748	21 272 273	75,7
Administração Central ...	4 296 394	7 578 658	76,4
TOTAL	29 836 152	50 769 872	70,2

O aumento verificado na despesa do Departamento Comercial evidencia o interêsse das administrações das estradas pelo aspecto comercial das operações, da maior importância para assegurar a recuperação dos serviços ferroviários e garantir maior volume de transporte.

DEFICIT - O resultado gestorial do exercício importou em 31,426 bilhões, assim discriminados:

	1960 (milhares de cruzeiros)	1961	Variação (%)
Exercício ferroviário ...	17 268 429	32 011 187	85,4
Independente do exercício ferroviário (superavit) ..	- 98 281	- 585 072	- 495,3
Gestão	17 170 148	31 426 115	83,0

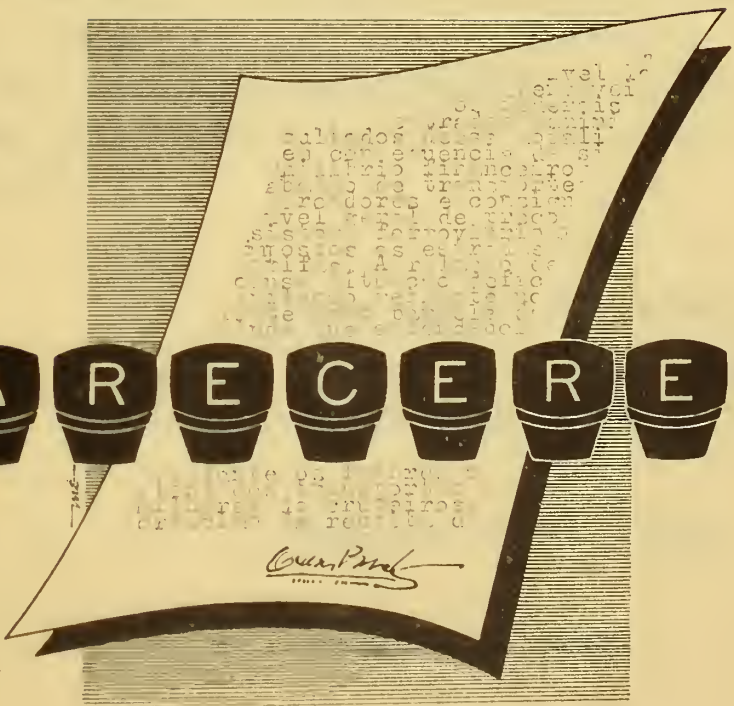
ESTRADAS	PREJUÍZO VERIFICADO		VARIACÃO	
	1960	1961	Absoluta	Relativa
	Cr\$ 1 000			
R.V.P.S.C.	873 238	2 091 101	+ 1 217 863	+ 139,5
R.V.C.	391 272	902 438	+ 511 166	+ 130,6
E.F.C.P.	84 162	188 467	+ 104 305	+ 123,9
R.F.N.	1 356 647	2 969 572	+ 1 612 925	+ 118,9
E.F.C.B.	5 142 040	11 076 531	+ 5 934 491	+ 115,4
V.F.F.L.B.	931 814	1 872 614	+ 940 800	+ 101,0
E.F.S.L.T.	221 340	440 021	+ 218 681	+ 98,8
E.F.B.M.	207 008	393 544	+ 186 536	+ 90,1
E.F.B.	122 439	231 807	+ 109 368	+ 89,3
E.F.G.	247 545	465 406	+ 217 861	+ 88,0
E.F.M.M.	129 271	221 943	+ 92 672	+ 71,7
R.M.V.	1 722 891	2 883 970	+ 1 161 079	+ 67,4
E.F.L.	4 078 541	6 145 099	+ 2 066 558	+ 50,7
E.F.N.O.B.	840 835	1 241 299	+ 400 464	+ 47,6
E.F.S.J.	434 361	471 726	+ 37 365	+ 8,6
E.F.D.T.C.	146 106	6 196	- 139 910	- 95,8
TOTAL DAS ESTRADAS ...	16 929 510	31 601 734	+ 14 672 224	+ 86,7
Administração Central ..	338 919	409 452	+ 70 533	+ 20,8
TOTAL GERAL	17 268 429	32 011 187	+ 14 742 758	+ 85,4

A tabela da página anterior apresenta a comparação do prejuízo do exercício ferroviário em 1960/61, para cada Unidade de Operação, relacionadas segundo a ordem decrescente da variação percentual.

As perspectivas para 1962, diante dos últimos aumentos de salário não são auspiciosas. Será necessário tomar medidas rigorosas para conter as despesas (redução dos quadros de pessoal, suspensão de ramais antieconômicos, etc.) e, por outro lado, atrair para as ferrovias ponderável volume de transporte.

Enquanto o aumento da receita do exercício ferroviário atingiu 49,2 %, não obstante a majoração das tarifas, o "deficit" aumentou de 85,4 %. Dêsse modo, no conjunto geral da RFFSA, para cada cruzeiro recebido dos usuários, através de fretes e passagens, o Tesouro Nacional contribuiu para o custeio do serviço prestado com Cr\$ 1,85 adicionais.

P A R E C E R E S



Overland Park

Faint, illegible text, likely bleed-through from the reverse side of the page.



RÊDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

CONSELHO FISCAL

PARECER

Aos doze dias do mês de março do ano de mil novecentos e sessenta e dois, na sede social da Rêde Ferroviária Federal Sociedade Anônima, à Avenida Presidente Vargas, nº 309, nesta Capital, reuniram-se os membros do Conselho Fiscal desta empresa "holding", para apreciação do balanço e da demonstração da conta de "Lucros e Perdas", referentes ao exercício de mil novecentos e sessenta e um.

Examinados os livros, papéis, fichas, contas bancárias e de Caixa, estas últimas fechadas devidamente, este Conselho Fiscal concluiu que as contas da Diretoria e o balanço citado, acompanhado da demonstração de "Lucros e Perdas", exprimem, com evidência e clareza, a situação da referida empresa pública, motivo pelo qual opina sejam esses documentos aprovados pela Assembléia Geral Ordinária, depois de apreciados, também, pelo Conselho Consultivo, como manda a Lei nº 3 115, de 1957.

Rio de Janeiro, 12 de março de 1962.

Ass.) Ruben Rosado Teixeira

Hamilton Beltrão Pontes

Inaldo Faria Neves

RÊDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

CONSELHO CONSULTIVO

PARECER

Examinando-se o relatório da Rêde Ferroviária Federal S.A. referente ao exercício de 1961, verifica-se o empenho de sua atual direção em bem conduzir os destinos da Emprêsa.

Embora de u'a maneira acentuada se tenha feito sentir sôbre as atividades da Rêde perturbações de diversas ordens, especialmente os reflexos dos acontecimentos políticos do país sôbre a sua economia e bem assim os reflexos das paralizações dos serviços decorrentes de greves, procurou a diretoria, com empenho, seguindo o bom caminho, trabalhar no sentido de conter o enorme deficit inicialmente previsto.

É louvável, portanto, o trabalho realizado pela atual gestão, nêsse sentido, contendo o deficit na cifra de Cr\$ 31 426 115 000,00, abaixo, portanto, do que se previa inicialmente.

É bem verdade que não dispunha a direção do mínimo de autonomia desejável para bem administrar tão valioso patrimônio, porém, com a reforma estatutária aprovada pelo Decreto nº 50 586, de 12/5/1961, a situação melhorou, tendo agora os órgãos administrativos sob a coordenação da Presidência, oportunidade de melhor exercer suas tarefas.

Urge, agora, face aos bons resultados, não seja retardada a aprovação dos novos Regimentos Internos da Administração Central e de cada Unidade de Operação, a fim de que, em

ritmo acelerado, possa a Empresa realizar os bons serviços que dela espera a Nação.

Problema que está a exigir acurado estudo é o da redução do volume da carga transportada.

Vem aumentando, de ano para ano, o número de passageiros transportados pela Rêde, porém a do transporte de carga vem decaindo de 1960 para diante.

O transporte de maior volume de carga é essencial para a Rêde.

A expansão do tráfego precisa e deve ser cuidadosamente estudada, pois é fundamental para que se atinja a almejada estabilidade econômica da Empresa.

O caso dos chamados ramais deficitários deve ser encarado sob todos os aspectos, inclusive aquêles que diz respeito ao desenvolvimento de certas regiões do país, caso em que o deficit que porventura se verifique será compensado pelo incremento econômico que, no futuro, possa se conseguir pela presença da Rêde assegurando transporte para a região.

Merece especial destaque a atenção que vem sendo dada ao programa de reaparelhamento da Empresa.

Assim é que, em 1961, no que tange à remodelação das linhas, foram lastrados 688,2 km de linhas e relastrados 470,9 km; aplicados 19,8 milhares de toneladas de trilhos novos e 2,9 milhões de dormentes, utilizados 1 062 milhares de metros cúbicos de pedra britada.

Adquiriu a Rêde, em 1961, cerca de 100 vagões metálicos fechados, adquiriu mais 490 vagões e 69 carros de passageiros e fêz a conversão para o sistema de ar comprimido, de 7 034 vagões e 114 carros.

A "dieselização" do parque de tração vem tomando grande impulso, tendo sido adquiridas 437 unidades Diesel-elé

tricas o que redundará em uma economia de cinco e meio bilhões de cruzeiros com a retirada de locomotivas a vapor.

A leitura do relatório evidencia que estudos outros vêm sendo encarados com atenção da Empresa. No que tange à remodelação das linhas, destacam-se o plano quinquenal para a substituição de 6 165 km de linha, a solda em trilhos abrangendo 9 560 km de linhas principais, a contratação de 100 000 toneladas de trilhos acessórios, os convênios de tráfego mútuo entre as Unidades de Operação, a organização das Estações com a fixação do quadro do pessoal, a eliminação das deficitárias, a construção e adaptação de oficinas, depósitos, etc.

O programa referente à locomotivas, carros e vagões, visando a melhorar os parques ferroviários, está em plena execução.

Já obteve a RFFSA financiamento para aquisição de 110 locomotivas de bitola métrica. Mediante contratos com diversas firmas, está prevista a aquisição de 150 carros. Prevista, igualmente, está a aquisição de 2 mil vagões.

Releva destacar, ainda, três empreendimentos de grande valia, que a RFFSA pretende atender:

- a) melhoria do serviço, no ramo de Cubatão, em face de instalação da COSIPA;
- b) construção de oleoduto para Campinas;
- c) aparelhamento da R.M.V. para atender ao transporte de minérios.

Digno de registro, ainda, é o fato de que, graças às medidas que vêm sendo tomadas pela direção da RFFSA, no que tange à higiene e segurança no trabalho, ter declinado o número de acidentes verificados.

O problema do pessoal, que é crucial para a Empresa, vem sendo encarado com objetividade.

Uma redução de 1 074 servidores verificou-se em 1961, em decorrência da política de pessoal adotada pela Empresa.

Teve continuidade a execução da classificação de cargos, tendo sido implantados em 1961, o plano de classificação e de remuneração em 13 ferrovias.

Com relação ao balanço geral, várias considerações devem ser feitas:

- a) aumento de 17,8 % em relação ao investimento registrado no fim do exercício anterior, demonstrando o interesse da Diretoria na aplicação de capitais em investimentos, visando a melhoria dos serviços;
- b) é de 13,56 % o quociente de liquidez imediato o que deve ser considerado razoável face a realidade da RFFSA;
- c) obteve a Rêde para a realização do seu programa de reaparelhamento das Unidades de Operação financiamento do Eximbank (cem milhões de dólares, dos quais já utilizados para mais de 68 milhões), do Swiss-Bank (cinco milhões de dólares, dos quais já utilizados cerca de metade), do BNDE (contratos diversos, num montante de 10 200 bilhões) e da General Motors Overseas Operations (contrato para fornecimento de 45 locomotivas Diesel-elétricas e sobressalentes dos quais 26 entregues).

A receita da Rêde atingiu a Cr\$ 18 758 685 000,00 com um acréscimo de pouco mais de quatro bilhões com relação ao ano anterior, conseqüente ao acréscimo das tarifas.

Recomenda-se o reajustamento imediato das tarifas em geral, especialmente das de passageiros dos trens suburbanos das principais Capitais, cujos preços, exageradamente baixos e desatualizados, representam considerável parcela do deficit da Rêde.

A despesa atingiu, em 1961, a Cr\$ 53 486 943 000,00 contribuindo, principalmente, para a sua elevação o aumento

geral de salários e o aumento do salário-família.

A despesa com o pessoal totalizou em 1961, Cr\$ 35 204 468 000,00, enquanto que, com material foi a Cr\$ 8 930 170 000,00 e despesas diversas a Cr\$ 6 635 234 000,00.

A análise dos números comparados com os do ano anterior, revela o grande impacto de 87,9 % relativamente à despesa com pessoal, enquanto que, com relação ao material, a variação foi apenas de 27,3 % (aumento normal decorrente do aumento do preço das utilidades).

Providências precisam ser tomadas com relação à política do pessoal, pois, senão, de ano para ano será cada vez maior o deficit da Empresa.

Em 1960 foi êle de Cr\$ 17 268 429 000,00, em 1961, de Cr\$ 32 011 187 000,00 e em 1962 é imprevisível face às reivindicações salariais que se avizinham.

O deficit vem aumentando em proporção muito maior que a receita. Enquanto que em 1961 o aumento da receita atingiu a 49,2 % o deficit aumentou de 85,4 %.

Torna-se mister medidas corajosas, com relação à redução do montante das despesas, especialmente redução do quadro do pessoal, através de constante aprimoramento na seleção do pessoal com o objetivo de se atingirem maior produtividade e segurança.

Representa a Rêde Ferroviária Federal S.A. um valioso patrimônio que precisa ser preservado.

A atual direção, que tão operosamente trabalhou no exercício ora encerrado, com a experiência adquirida e a vontade sempre revelada de administrar bem, terá uma tarefa árdua em 1962.

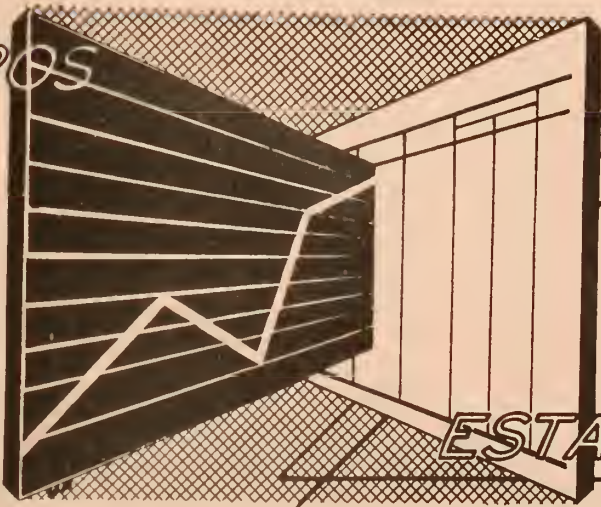
O que conseguiu realizar em 1961, merece destaque, pois reflete o patriotismo e a dedicação com que sempre foram encarados os problemas ferroviários, por aquêles que têm sob os ombros a responsabilidade de administrar, em condições difíceis, patrimônio da Empresa do vulto da RFFSA.

O nosso parecer, é portanto, pela aprovação do relatório e do balanço apresentados pela Diretoria da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, com um voto de louvor pela maneira acertada com que foram conduzidos os destinos da Empresa, num momento difícil, contendo um deficit que, embora elevado, muito maior teria sido se menos objetiva fôsse a sua atuação.

Ass.) GERALDO GOULART DA SILVEIRA
Conselheiro-Relator

Ass.) Iberê Gilson
Heitor Santiago Bergalho
Itagiba Escobar
José Manoel Fernandes
Eduardo Garcia Rossi
Antônio Furtado da Silva
Álvaro David
José de Souza Baptista

QUADROS



ESTATÍSTICOS



EXTENSÃO DAS LINHAS EM TRÁFEGO - 1961

ESTRADAS	TOTAL	EXTENSÃO (km)					% DA EXTENSÃO ELETRIFICADA SOBRE O TOTAL DAS LINHAS
		Segundo as bitolas					
		0,76	1,00		1,60		
			Total	Eletrificada	Total	Eletrificada	
E.F.C.B	3 474	-	1 958	-	(1)1 516	360	10,4
E.F.L	3 297	-	3 297	-	-	-	-
E.F.S.J	139	-	-	-	139	109	78,4
R.V.P.S.C	2 723	-	2 723	52	-	-	1,9
V.F.R.G.S	3 733	-	3 733	-	-	-	-
R.F.N	2 867	-	2 867	-	-	-	-
R.M.V	3 884	653	3 231	396	-	-	10,2
E.F.N.O.B	1 764	-	1 764	-	-	-	-
V.F.F.L.B	2 545	-	2 545	194	-	-	7,6
E.F.G	478	-	478	-	-	-	-
R.V.C	1 471	-	1 471	-	-	-	-
E.F.D.T.C	264	-	264	-	-	-	-
E.F.M.M.	368	-	368	-	-	-	-
E.F.B	297	-	297	-	-	-	-
E.F.S.L.T	503	-	503	-	-	-	-
E.F.C.P	194	-	194	-	-	-	-
E.F.B.M	582	-	582	-	-	-	-
R.F.F.S.A	28 583	653	26 275	642	1 655	469	3,9

NOTA: - Dados sujeitos a retificação.

(1) Inclusive 161 km de bitola de 1,00 e 1,60 m.

LOCOMOTIVAS EM TRÁVÉGO - 1961

ESTRADAS	TOTAL	A VAPOR	DIESEL			ELÉTRICAS
			Elétricas	Hidráulicas.	Mecânicas	
E.F.C.B.	535	286	221	-	-	28
E.F.L.	275	227	40	8	-	-
E.F.S.J.	90	20	54	-	-	16
R.V.P.S.C.	302	170	126	-	-	6
V.F.R.G.S.	296	244	38	14	-	-
R.F.N.	111	79	32	-	-	-
R.M.V.	284	214	40	-	-	30
E.F.N.O.B.	141	83	58	-	-	-
V.F.F.L.B.	122	67	38	-	4	13
E.F.G.	24	10	14	-	-	-
R.V.C.	48	27	20	-	1	-
E.F.D.T.C.	29	29	-	-	-	-
E.F.M.M.	7	7	-	-	-	-
E.F.B.	16	14	2	-	-	-
E.F.S.L.T.	15	12	3	-	-	-
E.F.C.P.	3	3	-	-	-	-
E.F.B.M.	55	50	5	-	-	-
RFFSA	2 353	1 542	691	22	5	93

NOTA: - Dados sujeitos a retificação.

CARROS EM TRÁFEGO - 1961

ESTRADAS	TOTAL	ADMINIS TRAÇÃO	CORREIO E BAGA- GENS	MISTO	PASSAGEI ROS	DORMITÓ RIOS	RESTAU RANTE	OUTROS	TRENS UNI DADE		AUTOMO TRI ZES
									Mo- tor	Rebo que	
E.F.C.B	1 196	18	75	20	347	47	28	52	201	397	11
E.F.L.	413	11	39	-	330	21	10	2	-	-	-
E.F.S.J.	250	3	14	5	100	-	-	20	36	72	-
R.V.P.S.C	244	19	24	-	149	18	12	15	-	-	7
V.F.R.G.S	359	41	54	1	169	21	13	14	24	12	10
R.F.N.	178	12	-	-	132	-	12	22	-	-	-
R.M.V.	325	28	72	25	155	20	13	12	-	-	-
E.F.N.O.B	190	8	33	-	96	24	19	10	-	-	-
V.F.F.L.B	139	17	17	-	83	10	11	-	-	-	-
E.F.G.	55	3	12	-	27	7	6	-	-	-	-
R.V.C.	68	4	7	7	40	2	7	1	-	-	-
E.F.D.T.C	32	1	4	4	23	-	-	-	-	-	-
E.F.M.M.	16	-	4	-	10	2	-	-	-	-	-
E.F.B.	40	2	6	-	28	4	-	-	-	-	-
E.F.S.L.T	9	1	1	-	6	-	1	-	-	-	-
E.F.C.P	11	-	3	-	8	-	-	-	-	-	-
E.F.B.M	55	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
RFFSA (1)	3 580	168	365	62	1 703	176	132	148	261	481	29

NOTA: Dados sujeitos a retificação
 (1) Com as imperfeições assinaladas.

VAGÕES EM TRÁFEGO - 1961

ESTRADAS	TOTAL	FECHA DOS	PLATA- FORMAS	GÔNDOLAS	GAIOLAS	TANQUES	FRIGORÍ- FICOS	OUTROS	PERTENCEN- TES A TER- CEIROS
E.F.C.B. ...	7 824	2 921	860	3 127	565	10	97	244	-
E.F.L. ...	2 821	1 513	538	99	98	13	3	536	21
E.F.S.J. ...	5 199	2 464	25	1 447	54	-	20	248	941
R.V.P.S.C ..	4 466	2 086	1 586	415	311	18	-	50	-
V.F.R.G.S...	4 867	1 692	815	90	559	305	63	926	417
R.F.N. (1).	2 385	973	137	1 035	106	35	-	99	-
R.M.V. ...	2 807	1 175	401	788	342	17	-	84	-
E.F.N.O.B...	3 027	1 168	412	564	546	9	39	-	289
V.F.F.L.B...	802	400	103	142	23	40	-	-	94
E.F.G. ...	657	439	33	98	81	6	-	-	-
R.V.C. ...	566	186	152	42	50	73	-	8	55
E.F.D.T.C ..	688	71	49	564	4	-	-	-	-
E.F.M.M. ...	118	40	61	10	7	-	-	-	-
E.F.B. ...	113	65	29	14	2	3	-	-	-
E.F.S.L.T...	109	42	33	14	6	2	-	4	8
E.F.C.P. ...	78	34	-	39	5	-	-	-	-
E.F.B.M. ...	322	...	...	...	...	...	...	...	...
RFFSA (2).	36 849	15 269	5 234	8 488	2 759	531	222	2 199	1 825

NOTA: - Dados sujeitos a retificação.

(1) Vagões existentes. (2) Com as imperfeições assinaladas.

FORNECIMENTO DE VAGÕES - 1959/61

ESTRADAS	1959	1960	1961				
	Número total de vagões fornecidos (janeiro a dezembro)			Número médio de vagões fornecidos por semana			
				1º Tri.	2º Tri.	3º Tri.	4º Tri.
E.F.C.B.	229 848	219 745	220 931	3 429	4 099	4 502	4 965
E.F.L.	88 371	84 593	78 387	1 172	1 378	1 658	1 821
E.F.S.J.	186 829	205 242	197 940	3 816	4 029	3 780	3 601
R.V.P.S.C.	106 856	107 617	113 640	1 866	2 145	2 326	2 406
V.F.R.G'S.	64 357	75 183	88 757	1 685	1 937	1 561	1 644
R.F.N.	72 599	72 432	61 560	1 168	1 128	1 002	1 437
R.M.V.	69 754	67 719	67 430	1 100	1 332	1 431	1 325
E.F.N.O.B.	60 253	59 032	57 745	1 119	1 187	1 079	1 057
V.F.F.L.B.	18 507	14 502	13 865	248	272	272	274
E.F.G.	8 435	7 892	9 128	147	180	210	167
R.V.C.	12 533	18 526	17 137	302	295	345	377
E.F.D.T.C.	66 776	68 256	44 793	832	885	875	854
E.F.M.M.	2 456	2 620	(1) 2 696	(1) 674	(1) 665	(1) 677	(1) 684
E.F.B.	3 198	2 755	3 216	64	62	63	58
E.F.S.L.T.	6 939	5 659	3 450	54	54	71	87
E.F.C.P.	3 311	2 564	2 094	52	34	33	42
E.F.B.M.	2 587	1 867	2 935	39	58	68	61
RFSA	1 003 609	1 016 204	985 704	17 767	19 740	19 953	20 860

(1) Dados estimados.

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS - 1961

ESTRADAS	TOTAL	NATUREZA DA TRAÇÃO							
		Rebocando trens				Manobras, escoteiras etc.			
	GERAL	Total	A vapor	Diesel	Elétricas	Total	A vapor	Diesel	Elétricas
Milhares de Km									
E.F.C.B	20 020,4	18 705,9	4 048,1	13 924,2	733,6	1 314,5	1 042,0	187,4	85,1
E.F.L.	10 040,1	7 737,9	4 475,0	3 262,9	-	2 302,2	2 057,9	244,3	-
E.F.S.J.	4 767,2	2 596,5	-	608,8	1 987,7	2 170,7	-	2 067,1	103,6
R.V.P.S.C	12 937,8	8 060,4	2 037,2	5 797,5	225,7	4 877,4	2 681,6	2 109,5	86,3
V.F.R.G.S	12 296,0	8 689,7	4 535,4	4 154,3	-	3 606,3	3 422,9	183,4	-
R.F.N.	5 241,0	4 052,4	1 538,4	2 514,0	-	1 188,6	1 066,2	122,4	-
R.M.V.	11 198,8	8 511,2	5 266,3	2 047,5	1 197,4	2 687,6	2 382,7	148,4	156,5
E.F.N.O.B	8 697,5	5 610,1	612,9	4 997,2	-	3 087,4	1 877,7	1 209,7	-
V.F.F.L.B	3 232,4	2 471,4	880,6	1 090,8	500,0	761,0	522,8	210,5	27,7
E.F.G.	1 230,4	1 230,4	-	1 230,4	-	...	...	...	-
R.V.C.	1 876,4	1 752,9	362,0	1 390,9	-	123,5	56,7	66,8	-
E.F.D.T.C	765,5	686,8	686,8	-	-	78,7	78,7	-	-
E.F.M.M.	188,3	177,5	177,5	-	-	10,8	10,8	-	-
E.F.B.	376,4	293,2	246,7	46,5	-	83,2	72,9	10,3	-
E.F.S.L.T	224,6	202,3	16,0	186,3	-	22,3	10,8	11,5	-
E.F.C.P.	66,7	58,9	58,9	-	-	7,8	7,8	-	-
E.F.B.M.	591,5	318,5	318,5	-	-	273,0	273,0	-	-
RFFSA..	93 751,0	71 156,0	25 260,3	41 251,3	4 644,4	22 595,0	15 564,5	6 571,3	459,2

NOTA: - Dados sujeitos a retificação.

NÚMERO DE TRENS FORMADOS - 1961

ESTRADAS	TOTAL	NATUREZA DOS TRENS		
		PASSAGEIROS	MISTO	CARGA
	UNIDADE			
E.F.C.B.	383 110	329 599	14 036	39 475
E.F.L.	126 472	76 827	22 795	26 850
E.F.S.J.	164 686	130 664	... (1)	34 022
R.V.P.S.C.	95 198	13 652	15 291	66 255
V.F.R.G.S.	54 947	15 246	4 562	35 139
R.F.N.	53 534	18 412	9 768	25 354
R.M.V.	68 050	9 592	22 846	35 612
E.F.N.O.B.	19 944	5 114	140	14 690
V.F.F.L.B.	34 760	23 263	4 872	6 625
E.F.G.	5 705	2 920	-	2 785
R.V.C.	12 511	3 612	2 319	6 580
E.F.D.T.C.	793	160	150	483
E.F.M.M.	731	30	348	353
E.F.B.	3 447	2 355	768	324
E.F.S.L.T.	435	285	103	47
E.F.C.P.	1 265	889	209	167
E.F.B.M.	3 945	1 775	356	1 814
RFFSA	1 029 533	634 395	98 563	296 575

NOTA: Dados sujeitos a retificação
 (1) Inclusive trens-mistos.

PERCURSO DOS TRENS - 1961

ESTRADAS	TOTAL	NATUREZA DOS TRENS		
		PASSAGEIRO	MISTO	CARGA
	MILHARES DE KM			
E.F.C.B.	25 749,7	(1) 18 444,1	1 878,5	5 427,1
E.F.L.	7 737,9	4 633,8	1 573,9	1 530,2
E.F.S.J.	6 261,4	(1) 4 818,5	-	1 442,9
R.V.P.S.C.	8 060,4	2 030,6	1 731,6	4 298,2
V.F.R.G.S.	8 689,7	2 519,8	308,7	5 861,2
R.F.N.	4 052,4	1 331,2	1 050,5	1 670,7
R.M.V.	8 511,2	1 198,0	2 621,1	4 692,1
E.F.N. O. B.	5 610,1	1 992,0	15,1	3 603,0
V.F.F.L.B.	2 471,4	1 202,4	396,3	872,7
E.F.G.	1 230,4	712,6	-	517,8
R.V.C.	1 752,9	636,7	191,6	924,6
E.F.D.T.C.	686,8	256,3	54,6	375,9
E.F.M.M.	177,5	10,5	78,1	88,9
E.F.B.	293,2	156,8	83,2	53,2
E.F.S.L.T.	202,3	143,1	36,8	22,4
E.F.C.P.	58,9	12,5	36,9	9,5
E.F.B.M.	318,5	131,7	63,5	123,3
RFPSA	81 864,7	40 230,6	10 120,4	31 513,7

NOTA: - Dados sujeitos a retificação.

(1) Inclusive trens-unidades.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS - 1961

ESTRADAS	PASSAGEIROS			PASSAGEIROS KM		
	Total	Interior	Subúrbio	Total	Interior	Subúrbio
	Milhares					
E.F.C.B. .	258 752	18 213	240 539	8 297 638	1 803 091	6 494 547
E.F.L. ...	37 285	10 561	26 724	827 881	560 641	267 240
E.F.S.J. .	61 559	10 382	51 177	2 102 113	412 935	1 689 178
R.V.P.S.C.	3 670	3 482	188	351 115	347 647	3 468
V.F.R.G.S.	4 054	3 424	630	434 353	425 003	9 350
R.F.N. ...	16 333	6 583	9 750	446 185	333 632	112 553
R.M.V. ...	5 340	4 424	916	358 386	331 833	26 553
E.F.N.O.B.	2 421	2 421	-	269 227	269 227	-
V.F.F.L.B.	4 033	1 519	2 514	304 368	250 302	54 066
E.F.G. ...	538	538	-	67 223	67 223	-
R.V.C. ...	1 517	1 172	345	334 677	325 704	8 973
E.F.D.T.C.	559	559	-	19 565	19 565	-
E.F.M.M. .	63	63	-	13 651	13 651	-
E.F.B. ...	394	180	214	14 808	9 885	4 923
E.F.S.L.T.	201	201	-	24 452	24 452	-
E.F.C.P. .	120	50	70	4 154	3 180	974
E.F.B.M. .	225	225	-	19 628	19 628	-
RFPSA.	397 064	63 997	333 067	13 889 424	5 217 599	8 671 825

NOTA: - Dados sujeitos a retificação.

BAGAGENS, ENCOMENDAS, ANIMAIS E MERCADORIAS - 1961

ESTRADAS	BAGAGENS E ENCOMENDAS		ANIMAIS		MERCADORIAS	
	Tonela das	Toneladas km	Tonela das	Toneladas km	Toneladas	Toneladas km
	Milhares					
E.F.C.B.	84,2	15 655,4	192,0	100 816,8	5 994,5	2 535 667,2
E.F.L.	81,5	12 712,9	36,0	11 033,5	1 702,0	324 422,0
E.F.S.J.	42,9	2 511,1	188,1	9 417,7	6 563,9	402 583,0
R.V.P.S.C. ...	82,1	17 865,1	41,9	25 767,7	2 627,8	1 030 657,7
V.F.R.G.S.....	38,2	9 680,4	140,3	64 101,2	1 709,4	849 911,3
R.F.N.	51,8	7 461,0	43,1	9 667,5	2 294,6	246 118,0
R.M.V.	22,9	5 940,3	22,5	7 711,9	1 120,9	326 075,6
E.F.N.O.B. ...	23,4	9 965,1	205,8	90 206,4	856,4	570 698,3
V.F.F.L.B. ...	29,4	4 876,4	9,9	2 207,1	244,3	67 375,8
E.F.G.	3,4	716,7	14,8	4 287,6	150,0	51 649,5
R.V.C.	17,8	2 192,9	15,0	6 631,7	250,2	110 208,0
E.F.D.T.C.	3,0	129,5	0,2	8,9	2 412,3	134 658,9
E.F.M.M.	0,9	154,5	1,7	551,8	43,3	14 722,3
E.F.B.	1,8	131,4	0,1	4,8	9,7	1 032,3
E.F.S.L.T.	2,9	444,2	2,8	809,0	23,9	6 669,1
E.F.C.P.....	0,9	63,1	1,6	171,1	20,8	1 727,3
E.F.B.M.	6,3	762,0	0,5	59,3	20,6	3 953,1
RFFSA	493,4	91 262,0	916,3	333 454,0	26 044,6	6 678 129,4

NOTA: Dados sujeitos a retificação.

TONELADAS QUILOMETRO BRUTAS REBOCADAS - 1961

ESTRADAS	TOTAL	NATUREZA DA TRACÇÃO		
		A Vapor	Diesel	Elétricas
Milhares				
E.F.C.B.	10 523 264	695 328	8 691 679	(1) 1 136 257
L.F.L.	1 345 896	471 572	874 324	-
E.F.S.J.	1 883 223	-	226 146	1 657 077
R.V.P.S.C.	2 720 125	429 523	2 243 942	46 660
V.F.R.G.S.	2 655 361	939 061	1 716 300	-
R.F.N.	767 719	172 890	594 829	-
R.M.V.	1 237 573	359 086	667 367	211 120
E.F.N.O.B.	2 464 911	137 171	2 327 740	-
V.F.F.L.B.	398 488	109 540	221 595	67 353
E.F.G.	278 083	-	278 083	-
R.V.C.	331 747	46 105	285 642	-
L.F.D.T.C.	276 491	276 491	-	-
E.F.H.M.	28 684	28 684	-	-
E.F.B.	20 543	16 962	3 581	-
E.F.S.L.T.	36 374	359	36 015	-
E.F.C.P.	5 586	5 586	-	-
E.F.B.M.	48 187	...	...	-
RFFSA	25 022 255	3 688 358	(2) 18 167 243	3 118 467

NOTA: - Dados sujeitos a retificação.

(1) Exclusive trens unidades. (2) Com as imperfeições assinaladas.

PERCURSO MÉDIO - 1961

ESTRADAS	PASSAGEIROS		BAGAGENS E ENCOMENDAS	ANIMAIS	MERCADORIAS
	Interior	Subúrbio			
	Km				
E.F.C.B.	99	27	186	525	423
E.F.L.	53	10	156	306	190
E.F.S.J.	40	33	59	50	61
R.V.P.S.C.	100	18	218	615	392
V.F.R.G.S.	124	15	253	457	497
R.F.N.	51	12	144	224	107
R.M.V.	75	29	259	343	291
E.F.N.O.E.	111	-	426	438	666
V.F.F.L.B.	165	22	166	223	276
E.F.G.	125	-	211	290	344
R.V.C.	278	26	123	442	440
E.F.D.T.C.	35	-	43	45	56
E.F.M.M.	217	-	172	325	340
E.F.B.	29	23	94	48	106
E.F.S.L.T.	122	-	153	290	279
E.F.C.P.	64	14	70	107	83
E.F.B.M.	87	-	121	119	192
RFPSA	81	26	182	364	256

NOTA: - Dados sujeitos a retificação.

UNIDADES DE TRÁFEGO - 1938/61

ESTRADAS	MILHÕES DE UNIDADES DE TRÁFEGO					
	1938	1948	1958	1959	1960	(1)1961
E.F.C.B.	4 117	6 075	9 595	10 289	10 965	10 950
E.F.L.	781	876	1 110	1 147	1 143	1 176
E.F.S.J.	834	943	2 136	2 348	2 259	2 517
R.V.P.S.C.	640	985	1 183	1 471	1 562	1 425
V.F.R.G.S.	878	1 106	1 181	1 147	1 080	1 382
R.F.N.	284	472	750	763	781	710
R.M.V.	424	446	654	784	708	698
E.F.N.O.B.	271	454	861	870	869	940
V.F.F.L.B.	173	267	504	553	377	397
E.F.G.	43	67	110	198	166	124
R.V.C.	129	165	409	428	559	454
E.F.D.T.C.	24	123	180	185	156	154
E.F.M.M.	6	5	14	13	17	29
E.F.B.	22	16	22	21	16	18
E.F.S.L.T.	18	30	63	63	30	32
E.F.C.P.	5	5	8	9	5	6
E.F.B.M.	21	32	39	36	25	24
R.F.F.S.A.	8 675	12 067	18 819	20 325	20 718	21 036

(1) - Dados sujeitos a retificação

DENSIDADE MÉDIA DE TRÁFEGO - 1961

ESTRADAS	MILHARES DE T KM ÚTEIS POR KM DE LINHA				
	Total	Passageiros	Mercadorias	Bagagens e Encomendas	Animais
E.F.C.B.	941	178	730	5	29
E.F.L.	127	21	98	4	3
E.F.S.J.	4 100	1 118	2 896	18	68
R.V.P.S.C.	406	12	379	7	9
V.F.R.G.S.	258	10	228	3	17
R.F.N.	105	13	86	3	3
R.M.V.	96	8	84	2	2
E.F.N.O.B.	394	14	324	6	51
V.F.F.L.B.	40	10	26	2	1
E.F.G.	131	13	108	2	9
R.V.C.	101	20	75	1	5
E.F.D.T.C.	517	7	510	0	0
E.F.M.M.	45	3	40	0	2
E.F.B.	13	4	3	6	0
E.F.S.L.T.	20	4	13	1	2
E.F.C.P.	12	2	9	0	1
E.F.B.M.	11	3	7	1	0
RFFSA	276	38	234	3	12

NOTA: - Dados sujeitos a retificação.

CONSUMO DE COMBUSTÍVEL E ENERGIA ELÉTRICA - 1961

ESTRADAS	LENHA	CARVÃO	ÓLEO DIESEL	ÓLEO COM BUSTÍVEL	ENERGIA ELÉTRICA.
	TONEELADAS				Kwh
E.F.C.B.	764	124 122	49 151	40 697	297 162 656
E.F.L.	125 632	47 492	11 030	32 655	-
E.F.S.J.	-	-	3 814	20 276	61 171 968
R.V.P.S.C.	293 776	26 611	25 177	-	2 454 240
V.F.R.G.S.	46 261	46 203	13 352	111 629	-
R.F.N.	102 453	-	14 635	35 947	-
R.M.V.	56 585	10.700	8 795	54 170	11 645 769
E.F.N.O.B.	222 524	-	15 524	-	-
V.F.F.L.B.	91 898	-	3 592	16 111	3 271 000
E.F.G.	2 821	-	3 806	3 302	-
R.V.C.	72 729	-	3 718	-	-
E.F.D.T.C.	489	30 748	-	-	-
E.F.M.M.	20 118	-	-	-	-
E.F.B.	27 646	110	42	-	-
E.F.S.L.T.	12 124	-	369	-	-
E.F.C.P.	6 639	-	-	-	-
E.F.B.M.	63 764	164	46	62	-
RFFSA	1 146 223	286 150	153 051	314 849	375 705 633

NOTA: Dados sujeitos a retificação.

PESSOAL EMPREGADO - 1958/1961

ESTRADAS	ANOS	EMPREGADOS				ESTRADAS	ANOS	EMPREGADOS			
		No iní- cio do período	Admiti- dos	Desli- gados	No fim do pe- ríodo			No iní- cio do período	Admiti- dos	Desli- gados.	No fim do pe- ríodo
EFCB .	1958	48 017	981	2 014	46 984	EFG .	1958	2 692	-	88	2 604
	1959	46 984	1 516	3 084	45 416		1959	2 604	18	108	2 514
	1960	45 416	2 295	1 634	46 077		1960	2 514	167	421	2 260
	1961	46 077	1 485	1 032	46 530		1961	2 260	161	148	2 273
EFL ..	1958	15 646	622	736	15 532	RVC..	1958	4 548	168	336	4 380
	1959	15 532	1 970	435	17 067		1959	4 380	65	253	4 192
	1960	17 067	771	335	17 503		1960	4 192	68	247	4 013
	1961	17 503	200	190	17 513		1961	4 013	57	258	3 812
EFSJ..	1958	8 196	61	399	7 858	EFDTC	1958	1 429	233	89	1 573
	1959	7 858	126	229	7 755		1959	1 573	7	119	1 461
	1960	7 755	107	204	7 658		1960	1 461	19	146	1 334
	1961	7 658	38	77	7 619		1961	1 334	3	17	1 320
VFRGS.	1958	15 950	...	...	15 696	EFMM.	1958	781	9	23	767
	1959	15 696	85	440	15 341		1959	767	12	58	721
	1960	15 341	938	672	15 607		1960	721	147	37	831
	1961	15 607	295	423	15 479		1961	831	2	16	817
RVPSC.	1958	12 634	...	...	12 336	EFB .	1958	833	23	55	801
	1959	12 336	330	628	12 038		1959	801	320	279	842
	1960	12 038	378	661	11 755		1960	842	489	772	559
	1961	11 755	144	160	11 739		1961	559	88	26	621
RFN.	1958	11 801	...	...	12 320	EFSLT	1958	2 231	626	1 121	1 736
	1959	12 320	2 660	2 094	12 886		1959	1 736	7	106	1 637
	1960	12 886	3 574	3 435	13 025		1960	1 637	19	87	1 569
	1961	13 025	725	1 426	12 324		1961	1 569	19	46	1 542
RMV.	1958	12 718	135	790	12 063	EFCP.	1958	920	15	101	834
	1959	12 063	164	584	11 643		1959	834	5	135	704
	1960	11 643	522	806	11 359		1960	704	1	37	668
	1961	11 359	540	397	11 502		1961	668	-	4	664
EFNOB.	1958	8 256	562	479	8 339	EFBM.	1958	2 012	17	111	1 918
	1959	8 339	248	337	8 250		1959	1 918	9	87	1 840
	1960	8 250	356	258	8 348		1960	1 840	-	21	1 819
	1961	8 348	30	332	8 046		1961	1 819	-	24	1 795
VFFLB	1958	8 233	557	674	8 116	RFFSA.	1958	156 897	...	...	153 857
	1959	8 116	137	311	7 942		1959	153 857	7 679	9 287	152 249
	1960	7 942	227	338	7 831		1960	152 249	10 078	10 111	152 216
	1961	7 831	12	297	7 546		1961	152 216	3 799	4 873	151 142

NOTA: - Os dados relativos ao fim do período de 1961 referem-se a 30-VI.

TRABALHO REALIZADO POR LOCOMOTIVA ANO - 1961

ESTRADAS	NATUREZA DA TRACÇÃO		
	Milhões de t km brutas por locomotiva ano		
	A vapor	Diesel	Elétrica
E.F.C.B.	2,43	39,33	40,58
E.F.L.	2,08	18,22	-
E.F.S.J.	-	4,19	103,57
R.V.P.S.C.	2,53	17,81	7,78
V.F.R.G.S.	3,85	33,01	-
R.F.N.	2,19	18,6	-
R.M.V.	1,68	16,68	7,04
E.F.N.O.B.	1,65	40,13	-
V.F.F.L.B.	1,63	5,28	5,18
E.F.G.	-	19,86	-
R.V.C.	1,71	13,60	-
E.F.D.T.C.	9,53	-	-
E.F.M.M.	4,10	-	-
E.F.B.	1,21	1,80	-
E.F.S.L.T.	0,29	12,01	-
E.F.C.P.	1,86	-	-
E.F.B.M. ....	...	...	-
R.F.F.S.A. (1)	2,39	25,48	33,53

NOTA - Dados sujeitos a retificação
 (1) Com as imperfeições assinaladas.

TRABALHO REALIZADO POR CARRO ANO - 1938/61

ESTRADAS	MILHÕES DE PASSAGEIROS KM POR CARRO ANO					
	1938	1948	1958	1959	1960	1961 (1)
E.F.C.B.	2,17	5,16	4,97	6,14	6,28	6,94
E.F.L.	1,12	1,19	1,85	1,82	1,63	2,00
E.F.S.J.	2,04	1,73	6,50	7,44	7,77	8,41
R.V.P.S.C.	1,05	1,10	1,54	1,63	1,42	1,44
V.F.R.G.S.	1,02	1,21	1,34	1,43	1,36	1,28
R.F.N.	0,67	1,18	1,78	1,71	1,82	2,51
R.M.V.	1,71	0,65	0,93	1,12	0,89	1,10
E.F.N.O.B.	0,97	1,28	1,82	1,52	1,41	1,42
V.F.F.L.B.	0,65	0,78	1,62	1,70	1,23	2,32
E.F.G.	1,41	0,97	1,27	1,96	1,69	1,22
R.V.C.	0,76	0,64	3,08	2,79	3,41	4,93
E.F.D.T.C.	0,34	0,50	1,26	1,23	0,56	0,63
E.F.M.M.	0,10	0,10	0,54	0,36	0,41	0,88
E.F.B.	0,52	0,47	0,49	0,46	0,34	0,38
E.F.S.L.T.	0,73	0,59	1,96	2,32	1,05	2,67
E.F.C.P.	0,54	0,34	0,55	0,55	0,36	0,36
E.F.B.M.	0,47	0,46	0,69	0,53	0,36	0,36
RFFSA	1,43	2,16	3,05	3,33	3,32	3,89

NOTA: - Inclusive tráfego do subúrbio

(1) - Dados sujeitos a retificação

TRABALHO REALIZADO POR VAGÃO ANO - 1938/61

ESTRADAS	MILHARES DE TONELADAS KM ÚTEIS POR VAGÃO ANO					
	1938	1948	1958	1959	1960	1961 (1)
E.F.C.B.	213,90	214,57	347,65	378,21	375,81	338,97
E.F.L.	92,74	94,89	116,71	107,12	108,63	123,42
E.F.S.J.	89,87	74,21	93,59	90,12	80,95	79,73
R.V.P.S.C.....	163,88	168,87	180,11	208,99	240,64	240,55
V.F.R.G.S.....	177,19	281,26	156,90	138,78	133,65	189,79
R.F.N.	59,63	87,11	116,83	113,69	112,45	110,38
R.M.V.	116,88	92,55	88,36	144,43	149,91	121,03
E.F.N.O.B	153,38	125,56	205,78	212,32	216,42	221,63
V.F.F.L.B.....	63,94	57,84	105,94	111,24	66,94	92,84
E.F.G.	151,86	118,89	92,67	191,97	144,23	86,23
R.V.C.	77,96	100,38	133,80	110,22	152,87	210,31
E.F.D.T.C	89,77	125,53	183,99	171,20	116,30	195,93
E.F.M.M	26,88	16,55	48,95	55,94	69,23	130,75
E.F.B.	37,32	14,27	15,63	18,18	12,78	24,31
E.F.S.L.T	112,23	79,99	69,54	60,31	35,57	25,20
E.F.C.P	20,12	26,53	19,00	34,00	15,24	25,15
E.F.B.M	17,53	19,76	24,22	20,50	14,91	14,83
RFFSA	144,61	148,77	187,38	195,85	197,38	192,80

(1) Dados sujeitos a retificação

ROTAÇÃO MÉDIA DOS VAGÕES - 1961

ESTRADAS	VAGÕES EM TRÁFEGO	VAGÕES FORNECIDOS	ROTAÇÃO MÉDIA (dias)
E.F.C.B.	7 824	220 931	13
E.F.L.	2 804	78 387	13
E.F.S.J.	4 258	197 940	8
R.V.P.S.C.	4 466	113 640	14
V.F.R.G.S.	4 450	88 757	18
R.F.N.	1 355	61 560	8
R.M.V.	2 807	67 430	15
E.F.N.O.B.	2 738	57 745	17
V.F.F.L.B.	708	13 865	19
E.F.G.	657	9 128	26
R.V.C.	501	17 137	11
E.F.D.T.C.	690	44 793	6
E.F.M.M.	118	(1) 2 696	16
E.F.B.	113	3 216	13
E.F.S.L.T.	108	3 450	11
E.F.C.P.	78	2 094	14
R.F.B.M.	322	2 935	40
RFFSA	33 997	985 704	13

(1) Dados estimados

RECEITAS MÉDIAS - 1961

ESTRADAS	Do passa	De bagagens	De animais	De mercado-
	geiro km	e encomen	km	rias km
	Cr\$			
E.F.C.B	0,18	6,27	3,22	1,28
E.F.L.	0,49	3,66	3,63	1,69
E.F.S.J.	0,36	13,47	6,02	3,86
R.V.P.S.C.	0,74	1,88	1,52	1,45
V.F.R.G.S.	0,48	3,34	0,66	0,87
R.F.N.	0,57	5,07	2,33	2,03
R.M.V.	0,48	5,01	3,92	2,13
E.F.N.O.B.	0,77	5,08	2,57	1,42
V.F.F.L.B.	0,50	4,31	4,34	1,51
E.F.G.	0,85	3,90	2,26	1,55
R.V.C.	0,24	7,63	1,81	1,46
E.F.D.T.C.	0,75	10,24	6,11	3,64
E.F.M.M.	0,42	2,59	1,74	1,46
E.F.B.	0,70	4,37	2,00	3,26
E.F.S.L.T.	0,59	6,65	1,79	2,54
E.F.C.P.	0,54	3,95	2,39	1,44
E.F.B.M.	0,89	6,73	5,12	2,12
RFSA	0,28	4,22	2,35	1,47

Nota: - Dados sujeitos a retificação.

RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - 1960/61

DISCRIMINAÇÃO SEGUNDO AS ESTRADAS E OS GRUPOS
ESPECÍFICOS DA RECEITA

ESTRADAS	RECEITA (G\$ 1 000)				
	Dos Transpor- tes	Complementar dos Trans- portes	Acessoria dos Trans- portes	Total	
E.F.C.B.	60	4 350 677	66 771	84 138	4 501 586
	61	5 648 403	105 796	104 507	5 858 706
E.F.L.	60	805 331	7 554	4 230	817 115
	61	1 259 974	9 000	15 023	1 283 997
E.F.S.J.	60	1 670 169	456 247	91 997	2 218 413
	61	2 659 470	926 231	71 915	3 657 616
R.V.P.S.C.	60	1 587 150	77 888	47 413	1 712 451
	61	2 296 247	145 160	69 306	2 510 713
R.F.N.	60	622 542	5 174	4 658	632 374
	61	1 000 476	5 292	6 016	1 013 784
R.M.V.	60	740 911	8 851	21 471	771 233
	61	1 087 330	15 642	28 172	1 131 144
E.F.N.O.B.	60	950 076	1 348	14 416	965 840
	61	1 545 574	2 162	32 775	1 580 511
V.F.F.L.B.	60	251 909	784	3 734	256 427
	61	425 134	1 157	7 656	433 947
E.F.G.	60	174 401	19 827	8 750	202 978
	61	180 390	27 426	13 144	220 960
R.V.C.	60	194 687	953	3 023	198 663
	61	330 888	6 309	8 614	345 811
E.F.D.T.C.	60	205 232	70	363	205 665
	61	558 467	101	1 029	559 597
E.F.M.M.	60	25 714	322	45	26 081
	61	46 507	1 546	664	48 717
E.F.B.	60	8 994	1	1 960	10 955
	61	17 769	0	5 344	23 113
E.F.S.L.T.	60	24 428	95	222	24 745
	61	39 290	110	692	40 092
E.F.C.P.	60	3 886	152	101	4 139
	61	6 708	176	132	7 016
E.F.B.M.	60	17 639	172	1 247	19 058
	61	37 795	461	4 705	42 961
RFFSA	60	11 633 746	646 209	287 768	12 567 723
	61	17 140 422	1 246 569	371 694	18 758 685
	Dif	+ 5 506 675	+ 600 361	+ 83 926	+ 6 190 962
	%	+ 47,3	+ 92,9	+ 29,2	+ 49,3

NOTA: Exclusive a V.F.R.G.S.

CONTAS DA PADRONIZAÇÃO	RECEITA (Cr\$ 1 000)			
	1 9 6 0	1 9 6 1	Diferença	
			Absoluta	%
1 - Receita dos transportes				
2 000 - Passageiros	2 719 169	3 942 060	+ 1 222 891	+ 44,97
2 001 - Bagagens	7 811	10 365	+ 2 554	+ 28,86
2 002 - Encomendas	254 096	374 690	+ 120 594	+ 47,45
2 003 - Animais em trens de passageiros	6 996	8 889	+ 1 893	+ 27,06
2 004 - Animais em trens de carga	344 032	776 287	+ 432 255	+ 125,64
2 005 - Mercadorias	6 860 108	9 794 498	+ 2 934 390	+ 42,77
2 006 - Mercadorias depositadas a entre- gar	39 455	106 508	+ 67 053	+ 169,95
2 007 - Manobras de carros e vagões ..	14 489	23 891	+ 9 402	+ 64,89
2 008 - Percurso e estadia de carros e vagões	33 091	49 428	+ 16 337	+ 49,36
2 009 - Taxas diversas dos transportes	338 927	555 354	+ 216 427	+ 63,85
2 019 - Receita dos transp. diversos..				
1 - Diversos	24 789	33 388	+ 8 599	+ 34,69
2 - Taxa de renovação patri- monial	990 783	1 465 064	+ 474 281	+ 47,86
TOTAL	11 633 746	17 140 422	+ 5 506 676	+ 47,33
2 - Receita complementar dos transportes				
2 020 - ingressos	5 710	8 244	+ 2 534	+ 44,36
2 021 - Aluguél ou receita de carros - restaurantes	2 561	2 665	+ 104	+ 4,03
2 022 - Armazenagens	48 098	65 073	+ 16 975	+ 35,29
2 023 - Comissão sobre cobrança p/ter- ceiros	3 235	3 682	+ 447	+ 13,82
2 024 - Recebimento e entrega a domici- lio	4 819	8 737	+ 3 918	+ 81,32
2 025 - Receita dos transportes auxili- ares em estrada de rodagem ...	-	12 674	+ 12 674	+ 100,00
2 026 - Receita dos transportes rodovi- ários.....	243 475	386 069	+ 142 594	+ 58,56
2 029 - Receita dos transportes p/oleo duto	302 501	699 837	+ 397 336	+ 131,35
2 039 - Receitas complem. diversas ...	35 810	59 588	+ 23 778	+ 66,40
TOTAL	646 209	1 246 569	+ 600 360	+ 92,90
3 - Receita acessória dos transportes				
2 040 - Rádio, teleg. e telefone	12 461	21 292	+ 8 831	+ 70,86
2 041 - Concessões e autoriz.diversas.	28 335	34 222	+ 5 887	+ 20,77
2 042 - Venda de materiais inservíveis	128 745	130 821	+ 2 076	+ 1,61
2 043 - Fornecimento de água	1 573	3 331	+ 1 759	+ 111,86
2 044 - Fornecimento de energ.eletrica	4 095	5 045	+ 950	+ 23,20
2 045 - Aluguéis de próprios	33 753	39 364	+ 5 611	+ 16,62
2 099 - Receitas acessórias diversas..	78 806	137 619	+ 58 813	+ 74,63
TOTAL	287 768	371 694	+ 83 926	+ 29,16
TOTAL GERAL DO EXERCÍ- CIO FERROVIÁRIO	12 567 723	18 758 685	+ 6 190 962	+ 49,26

RECEITA, DESPESA E DEFICIT DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - 1960/61

ESTRADAS	RECEITA (R\$ 1 000)	DESPESA		DEFICIT	
		(R\$ 1 000)	% em relação a receita	(R\$ 1 000)	% em relação a receita
E.F.C.B.	{ 60 4 501 586 61 5 858 707	9 643 626 16 935 238	214,2 289,1	5 142 040 11 076 531	114,2 189,1
E.F.L.	{ 60 817 115 61 1 283 997	4 895 656 7 429 096	599,1 578,6	4 078 541 6 145 098	499,1 478,6
E.F.S.J.	{ 60 2 218 413 61 3 657 616	2 652 774 4 129 342	119,6 112,9	434 361 471 726	19,6 12,9
R.V.P.S.C.	{ 60 1 712 451 61 2 510 714	2 585 689 4 601 815	151,0 183,3	873 238 2 091 101	51,0 83,3
R.F.N.	{ 60 632 374 61 1 013 785	1 989 021 3 983 356	314,5 392,9	1 356 647 2 969 571	214,5 292,9
R.M.V.	{ 60 771 233 61 1 131 143	2 494 124 4 015 113	323,4 355,0	1 722 891 2 883 970	223,4 255,0
E.F.N.O.B.	{ 60 965 840 61 1 580 511	1 806 675 2 821 810	187,1 178,5	840 835 1 241 299	87,1 78,5
V.F.F.L.B.	{ 60 256 427 61 433 948	1 188 241 2 306 562	463,4 531,5	931 814 1 872 614	363,4 431,5
E.F.G.	{ 60 202 978 61 220 960	450 523 686 366	222,0 310,6	247 545 465 407	122,0 210,6
R.V.C.	{ 60 198 663 61 345 810	589 935 1 248 248	297,0 361,0	391 272 902 438	197,0 261,0
E.F.D.T.C.	{ 60 205 665 61 559 597	351 771 565 792	171,0 101,1	146 106 6 196	71,0 1,1
E.F.M.M.	{ 60 26 081 61 48 717	155 352 270 660	595,7 555,7	129 271 221 943	495,7 455,6
E.F.B.	{ 60 10 955 61 23 113	133 394 254 920	1 217,7 1 216,9	122 439 231 807	1 117,7 1 002,9
E.F.S.L.T.	{ 60 24 745 61 40 092	246 085 480 113	994,5 1 197,5	221 340 440 021	894,5 1 098,0
E.F.C.P.	{ 60 4 139 61 7 016	88 301 195 483	2 133,4 2 786,2	84 162 188 467	2 033,4 2 686,2
E.F.B.M.	{ 60 19 058 61 42 961	226 066 436 505	1 186,2 1 016,0	207 008 393 544	1 086,2 916,0
Total das Estradas	{ 60 12 567 723 61 18 758 685 Dif. + 6 190 962 % 49,3	29 497 233 50 360 420 +20 863 187 70,7	234,7 268,5 337,0 -	16 929 510 31 601 735 +14 672 225 86,7	134,7 168,5 237,0 -
FFPSA (Adm. Central)	{ 60 - 61 -	338 919 409 452	- -	338 919 409 452	- -
TOTAL GERAL ..	{ 60 12 567 723 61 18 758 685 Dif. + 6 190 962 % 49,3	29 836 152 50 769 872 20 933 720 70,2	237,4 270,6 338,1 -	17 268 429 32 011 187 14 742 758 85,4	137,4 170,6 238,1 -

NOTA: - Exclusive a VFRGS.

DISCRIMINAÇÃO SEGUNDO AS CONTAS

DA PADRONIZAÇÃO

DISCRIMINAÇÃO	DESPESA (R\$ 1 000)				
	Pessoal	Material	Diversos	Total	
Conservação da Via Permanente, Edifícios e Instalações.....	60	4 861 995	1 645 087	362 625	6 869 707
	61	8 884 880	1 891 112	559 673	11 335 665
Manutenção do Equipamento dos Transportes.....	60	3 264 356	1 589 239	1 631 855	6 485 450
	61	6 323 680	1 888 147	2 249 900	10 461 727
Custeio do Deptº Comercial...	60	67 450	1 853	10 550	79 853
	61	109 214	2 695	9 639	121 548
Custeio do Tráfego, Movimento e Tração.....	60	7 867 620	3 631 656	605 472	12 104 748
	61	15 478 262	4 960 300	833 712	21 272 274
Custeio da Adm. Central.....	60	2 463 020	133 565	1 360 890	3 957 475
	61	4 114 011	172 964	2 882 231	7 169 206
Total das Estradas.....	60	18 524 441	7 001 401	3 971 391	29 497 233
	61	34 910 047	8 915 218	6 535 155	50 360 420
	Dif.	+ 16 385 606	+ 1 913 817	+ 2 563 764	+ 20 863 187
	%	+ 88,4	+ 27,3	+ 64,6	+ 70,7
RFFSA (Administração Central)	60	210 566	15 535	112 818	338 919
	61	294 421	14 952	100 079	409 452
TOTAL GERAL.....	60	18 735 007	7 016 936	4 084 209	29 836 152
	61	35 204 468	8 930 170	6 635 234	50 769 872
	Dif.	+ 16 469 461	+ 1 913 234	+ 2 551 025	+ 20 933 720
	%	+ 87,9	+ 27,3	+ 62,5	+ 70,2

Nota: - Excluída a V.F.R.G.S.

DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - 1960/61

DISCRIMINAÇÃO SEGUNDO AS ESTRADAS E GRUPOS ESPECÍFICOS DA DESPESA

ESTRADAS	MILHARES DE CRUZEIROS						
	Conservação da Via Permanente e Instalação	Manutenção do Equipamento dos Transportes	Custeio do Deptº Comercial	Custeio do Tráfego, Movimento e Tração	Custeio da Administração Central	Total	
E.F.C.B.	60	2 467 617	2 399 743	17 351	3 494 287	1 264 628	9 643 626
	61	3 923 302	3 795 289	15 696	6 775 997	2 424 955	16 935 238
E.F.L.	60	1 256 810	978 610	8 887	1 834 009	817 340	4 895 656
	61	1 706 573	1 439 036	9 132	2 954 690	1 319 665	7 429 096
E.F.S.J.	60	389 343	529 746	19 381	1 405 453	308 851	2 652 774
	61	659 359	832 522	31 427	2 179 851	426 182	4 129 342
R.V.P.S.C.	60	553 625	667 654	11 884	1 118 999	233 527	2 585 689
	61	1 055 905	932 984	21 136	2 133 341	458 449	4 601 815
R.F.N.	60	471 180	450 636	4 690	810 522	251 993	1 989 021
	61	912 867	781 210	8 534	1 724 054	556 690	3 983 356
R.M.V.	60	532 890	276 562	11 949	1 282 972	389 751	2 494 124
	61	919 232	528 632	18 325	1 942 149	606 775	4 015 113
E.F.N.O.B.	60	341 943	409 079	-	847 097	208 556	1 806 675
	61	538 427	623 022	2 909	1 230 456	426 995	2 821 810
V.F.F.L.B.	60	340 004	225 692	5 711	492 305	124 529	1 188 241
	61	657 303	476 128	5 577	898 337	269 217	2 306 562
E.F.G.	60	97 914	78 895	-	196 848	76 866	450 523
	61	150 450	128 958	-	279 731	127 228	686 366
R.V.C.	60	110 258	177 610	-	219 231	82 836	589 935
	61	240 533	370 226	-	461 120	176 369	1 248 248
E.F.D.T.C.	60	72 196	97 435	-	148 296	33 844	351 771
	61	109 055	174 191	-	226 149	56 398	565 793
E.F.M.M.	60	47 806	28 698	-	41 102	37 746	155 352
	61	81 757	49 169	-	76 357	63 376	270 660
E.F.B.	60	27 171	48 943	-	41 640	21 640	133 394
	61	54 545	79 352	-	76 640	44 383	254 920
E.F.S.L.T.	60	73 392	56 651	-	69 624	46 418	246 085
	61	155 213	106 692	-	121 081	97 127	480 113
E.F.C.P.	60	22 475	20 172	2	21 902	23 752	88 301
	61	47 822	47 741	-	53 340	46 579	195 483
E.F.B.M.	60	65 083	45 324	-	80 461	35 198	226 066
	61	123 322	96 576	8 812	138 979	68 817	436 505
Total das Estradas	60	6 869 707	6 485 450	79 853	12 104 748	3 957 475	29 497 233
	61	11 335 665	10 461 727	121 548	21 272 273	7 169 206	50 360 420
	Dif	+4 465 958	+3 976 277	+ 41 695	+9 167 525	+3 211 731	+20 863 187
	%	+ 65,0	+ 61,3	+ 52,2	+ 75,7	+ 81,2	+ 70,7
RFFSA (Adm. Central)	60	-	-	-	-	338 919	338 919
	61	-	-	-	-	409 452	409 452
TOTAL GERAL ..	60	6 869 707	6 485 450	79 853	12 104 748	4 296 394	29 836 152
	61	11 335 665	10 461 727	121 548	21 272 273	7 578 658	50 769 872
	Dif	+4 465 958	+3 976 277	+ 41 695	+9 167 525	+3 282 264	+20 933 720
	%	+ 65,0	+ 61,3	+ 52,2	+ 75,7	+ 76,4	+ 70,2

NOTA: Exclusive a V.F.R.G.S.

COMPARAÇÃO ORÇAMENTÁRIA - 1960/62

RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

ESTRADAS	1960 REALIZADA	1961				1962	
		Orçada	Realizada	Variação %		Orçada	Variação % em relação a realizada -1961
				Em relação a orçada	Em relação a 1960		
E.F.C.B....	4 501 586	4 906 700	5 858 706	+ 19,4	+ 30,1	7 717 800	+ 31,7
E.F.L.	817 115	899 439	1 283 997	+ 42,8	+ 57,1	1 573 671	+ 22,6
E.F.S.J ...	2 218 413	2 324 236	3 657 616	+ 57,4	+ 64,9	4 050 900	+ 10,8
R.V.P.S.C..	1 712 451	1 845 003	2 510 713	+ 36,1	+ 46,6	2 733 317	+ 8,9
R.F.N.	632 374	622 546	1 013 784	+ 62,3	+ 60,3	897 230	+ 11,5
R.M.V	771 233	1 253 000	1 131 144	- 9,7	+ 46,7	1 625 630	+ 43,7
E.F.N.O.B..	965 840	1 323 945	1 580 511	+ 19,4	+ 63,6	1 673 086	+ 5,9
V.F.F.L.B..	256 427	330 040	433 947	+ 31,5	+ 69,2	500 034	+ 15,2
E.F.G	202 978	202 192	220 960	+ 9,3	+ 8,9	301 589	+ 36,5
R.V.C.	198 663	220 924	345 811	+ 56,5	+ 74,1	604 130	+ 74,7
E.F.D.T.C..	205 665	199 156	559 597	+ 181,0	+ 172,1	556 741	- 0,5
E.F.M.M....	26 081	29 318	48 717	+ 66,2	+ 86,8	58 693	+ 20,5
E.F.B.	10 955	13 664	23 113	+ 69,2	+ 111,0	20 285	- 12,2
E.F.S.L.T .	24 745	32 164	40 092	+ 24,6	+ 62,0	45 616	+ 13,8
E.F.C.P....	4 139	4 758	7 016	+ 47,5	+ 69,5	12 588	+ 79,4
E.F.B.M ...	19 058	39 222	42 961	+ 9,5	+ 112,4	60 294	+ 40,3
RFTSA	12 567 723	14 246 307	18 758 685	+ 31,7	+ 49,3	22 431 604	+ 19,6

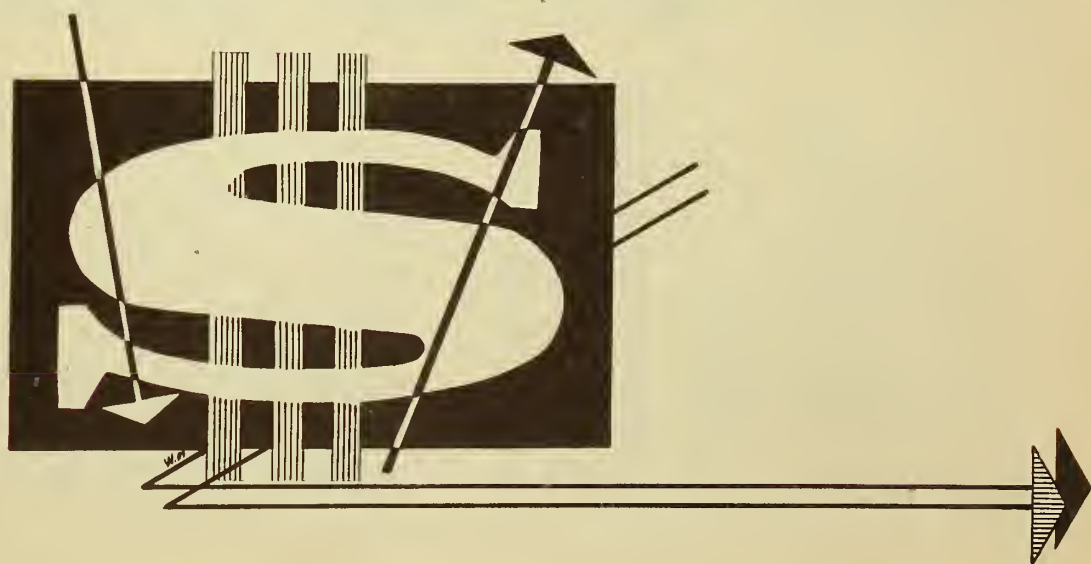
NOTA: - Exclusive V.F.R.G.S.

DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - 1960/62

ESTRADAS	1960 REALIZADA	1961				1962	
		Fixada	Realizada	Variação %		Fixada	Variação % em relação a realiza- da em 1961.
				Em rela- ção a fixada	Em rela- ção a 1960		
E.F.C.B ...	9 643 626	10 799 404	16 935 238	56,8	75,6	22 371 582	+ 32,1
E.F.L.	4 895 656	5 074 770	7 429 096	46,4	51,7	8 773 365	+ 18,1
E.F.S.J ...	2 652 774	2 906 646	4 129 342	42,1	55,7	4 747 013	+ 15,0
R.V.P.S.C..	2 585 689	3 385 228	4 601 815	35,9	78,0	5 316 719	+ 15,5
R.F.N.	1 989 021	2 637 411	3 983 356	51,0	100,3	4 286 354	+ 7,6
R.M.V.	2 494 124	2 810 496	4 015 113	42,9	61,0	5 768 015	+ 43,7
E.F.N.O.B .	1 806 675	2 183 431	2 821 810	29,2	56,2	3 341 619	+ 18,4
V.F.F.L.B .	1 188 241	1 618 668	2 306 562	42,5	94,1	2 997 450	+ 30,0
E.F.G.	450 523	572 679	686 366	19,9	52,3	938 085	+ 36,7
R.V.C.	589 935	737 935	1 248 248	69,2	111,6	1 611 946	+ 29,1
E.F.D.T.C..	351 771	391 919	565 793	44,4	60,8	685 322	+ 21,1
E.F.M.M ...	155 352	207 271	270 660	30,6	74,2	354 772	+ 31,1
E.F.B.	133 394	185 135	254 920	37,7	91,1	301 570	+ 18,3
E.F.S.L.T..	246 085	326 124	480 113	47,2	95,1	559 877	+ 16,6
E.F.C.P....	88 301	106 158	195 483	84,1	121,4	226 784	+ 16,0
E.F.B.M ...	226 066	283 113	436 505	54,2	93,1	508 133	+ 16,4
RFFSA ..	29 497 233	34 226 388	50 360 420	47,1	70,7	62 788 606	+ 24,7

NOTA: Excluse a V.F.R.G.S.

QUADROS FINANCEIROS



BALANÇO GERAL DO ATIVO E PASSIVO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1961

P A S S I V O

A T I V O

7 4 . 6 5 4 . 0 6 7 . 0 0 0 , 0 0

I M O B I L I Z A D O

INVESTIMENTOS

5.000 - Linhas Férreas e Equipamento dos Trans-
partes
5.002 - Melhoramentos de Linhas Férreas e do E
quipamento dos Transportes
5.003 - Renovação de Bens Patrimoniais
5.004 - Investimentos Custeados por Quotas de A
parelhamento ou Reaparelhamento
5.005 - Bens Estranhos ao Serviço de Transportes
5.006 - Títulos de Dívida Pública
5.007 - Bens Excluídos do Serviço Ferroviário ..
5.008 - Bens Excluídos em Empresas Filhadas ou
Associadas
5.018 - Obras ou Aquisições em Andamento
5.019 - Outros Investimentos

62.359.399.352,30
1.111.581.717,30
2.078.466.329,00
2.593.444.178,30
516.042.152,10
1.032.132,20
774.000,00
1.772.519,50
3.300.000,00
24.714.745.537,90
1.353.421.034,20

D I S P O N Í V E I

5.020 - Caixa Geral
5.021 - Pagadoria (ou Agentes Pagadores)
5.022 - Estações, Conta de Caixa
5.023 - Renda em Transitio
5.024 - Bancos e Correspondentes
5.029 - Valores Disponíveis Diversos

102.524.724,70
764.979.046,70
4.214.379,20
446.098.768,60
1.014.475.291,10
1.013.518,50
2.333.305.718,80

VALORES PARA FINS ESPECIAIS

5.030 - Depositários do Fundo de Melhoramentos.
5.031 - Depositários do Fundo de Renovação Pa-
trimonial
5.032 - Depositários de Quotas de Aparelhamento
ou Reaparelhamento
5.033 - Depositários de Reservas e Fundos Diver-
sos
5.036 - Depositários de Ganhos do Pessoal
5.039 - Valores para Fins Especiais Diversos ..

56.870.092,70
52.663.221,30
71.724.926,00
135.712,00
15.163.694,30
1.867.823.406,40
2.064.381.052,70

R E A L I Z Á V E I

A CURTO PRAZO

VALORES REALIZÁVEIS

5.030 - Diversos Responsáveis
5.031 - Materiais nos Almoxxarifados e Depósitos
5.032 - Materiais em Trânsito
5.033 - Obras Novas em Laboração nas Oficinas ..
5.034 - Títulos a Receber
5.035 - Depósitos Especiais e Ganhos
5.036 - Bens em Poder de Terceiros
5.037 - Tráfego Mútuo - Débito
5.038 - Receita a Receber (ou Dívida Ativa)
5.039 - Receita e Dividendos a Regularizar
5.040 - Juros e Dividendos a Receber
5.041 - Aluguéis a Receber
5.042 - União Federal

889.623.559,40
8.100.694.004,90
17.137.218.571,90
600.152.136,20
316.360.218,70
1.807.365.363,50
655.865.138,40
1.693.753.114,00
902.427.668,30
208.415.912,30
8.887.430,80
572.343,10
1.419.631.596,10

NÃO EXIGÍVEL

5.100 - C A P I T A L

F U N D O S

5.109 - Fundos Diversos
5.150 - Fundo de Depreciação - Bens Destinad
dos aos Transportes

74.654.067.000,00
7.461.376.026,40
4.116.832.009,20
11.578.208.035,60

LUCROS E RESERVAS

5.174 - Reservas Diversas

5.485.838.111,70

LUCROS DIFERIDOS

5.160 - Provisões para Riscos
5.161 - Provisões Diversas
5.169 - Contas Diversas a Liquidar

188.168.536,30
58.683.024,60
7.549.747.506,90

99.514.702.215,10

R E S P O N S Á B I L I D A D E S E S P E C I A I S D I V E R S A S

A LONGO PRAZO

5.112 - Quotas de Aparelhamento ou Reapare-
lhamento
5.113 - Responsabilidades Especiais Diversas

1.664.093.637,70
5.586.524.349,60
7.250.617.987,30

Responsabilidades a Longo Prazo

5.115 - Empresas Filhadas ou Associadas -
Crédito
5.119 - Responsabilidades a Longo Prazo Di-
versas

37.475.650.125,00
1.190.509.641,70
38.666.159.766,70

RESPONSABILIDADES COM GARANTIAS ES-
PECIAIS

5.122 - Credores com Garantia Bancária
5.129 - Credores com Garantias Especiais Di-
versas

500.000,00
48.088.092.962,30
48.088.592.962,30
94.005.370.716,30

BALANÇO GERAL DO ATIVO E PASSIVO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1961 (continuado)

A T I V O P A S S I V O

5.043 - Autarquias e Territórios Federais	44.780.970,20	5.130 - Títulos a Pagar	451.959.235,20
5.044 - Estações e Municípios	611.183.487,70	5.131 - Pessoal a Pagar	2.001.016.947,50
5.045 - Empresas Filiais ou Associadas - Débito	38.843.008.114,60	5.132 - Vencimentos e Salários não Reclamados	63.585.301,50
5.049 - Contas Devedoras Diversas	18.157.451.300,40	5.133 - Contas a Pagar	4.856.017.617,80
		5.134 - Juros a Pagar	41.483.757,90
		5.135 - Juros Corridos não Vencidos	542.707.755,00
		5.136 - Aluguéis a Pagar	1.428.596,60
		5.139 - Tráfego Misto - Crédito	1.795.727.726,80
5.060 - Despesas Antecipadas	6.020.051.557,80	5.140 - Credores por Depósitos	714.068.913,70
5.064 - Contas Duvidosas ou Incobráveis	2.226.217,40	5.141 - Credores por Cauções em Dinheiro	136.509.634,90
5.065 - Juros Devidos a Construção	1.434.045.213,50	5.142 - Credores por Empréstimos	115.433.556,90
5.067 - Prejuízos Amortizáveis Diversos	7.962.755,80	5.143 - Créditos não Reclamados	1.987.426,50
5.068 - Valores Diferidos e Amortizáveis Diversos	13.472.490.699,90	5.144 - Instituições de Previdência e Assistência Social	5.395.232.673,30
		5.149 - Credores Diversos	1.102.485.643,60
			17.211.643.767,20

RESULTADO PENDENTE		RESULTADO PENDENTE	
5.079 - Contas Diversas de Retificação do Passivo	87.024.214,70	5.102 - Doações	801.168.675,30
TOTAL DO ATIVO REAL	211.532.885.373,90	TOTAL DO PASSIVO REAL	211.532.885.373,90

G. O. M. P. E. N. S. A. D. O.		G. O. M. P. E. N. S. A. D. O.	
ATIVO DE COMPENSAÇÃO		PASSIVO DE COMPENSAÇÃO	
5.080 - Títulos Recebidos em Caução	41.921.670,00	5.180 - Credores por Cauções em Títulos	41.921.670,00
5.081 - Títulos de Seguro de Fidelidade Funcional	288.203.756,00	5.181 - Garantias de Fidelidade Funcional	288.203.756,00
5.082 - Fianças e Garantias Recebidas de Terceiros	1.920.147,30	5.182 - Garantias Diversas de Terceiros	1.920.147,30
5.083 - Bens de Terceiros	29.184.523,70	5.183 - Credores dos Bens de Terceiros	29.184.523,70
5.089 - Valores Ativos de Compensação Diversos	26.094.340.097,90	5.189 - Valores Passivos de Compensação Diversos	26.094.340.097,90
	26.455.570.194,90		26.455.570.194,90

CONTAS DE RISCOS		CONTAS DE RISCOS	
5.091 - Avalis e Endossos da Empresa	305.779.520,00	5.191 - Responsabilidades por Avalis e Endossos	305.779.520,00
5.099 - Riscos Diversos	3.653.907.556,00	5.199 - Responsabilidades por Riscos Diversos	3.653.907.556,00
	3.959.687.076,00		3.959.687.076,00
TOTAL GERAL	241.948.142.644,80	TOTAL GERAL	241.948.142.644,80

HERMÍNIO AMORIM JUNIOR Diretor Presidente	RANULFO MOREIRA DE OLIVEIRA CONTADOR GERAL Reg. CRC-MG-534-IS e GB-512 CREF- 18 Região 1.564	IBERÊ GILSON Diretor Superintendente Geral Administrativo
--	---	---

BALANÇO PATRIMONIAL DOS EXERCÍCIOS DE 1960 e 1961

A T I V O	1960	1961	P A S S I V O	1960	1961
INVESTIMENTOS					
5.000 - Linhas Férreas e Equipamentos dos Transportes	73.025.771.340,10	62.359.399.352,30	5.100 - Capital	71.558.450.000,00	74.654.067.000,00
5.002 - Melhoramentos de Linhas Férreas e de Equipamentos dos Transportes	1.111.872.132,20	1.111.581.717,30	5.102 - Dividendos	604.488.350,00	801.168.675,30
5.003 - Renovação de Bens Patrimoniais	2.078.776.212,80	2.078.486.329,00	5.109 - Fundos Diversos	4.098.577.591,00	7.461.376.026,40
5.004 - Investimentos Custeados por Quotas de Aparcelamento ou Resaqueamento	2.582.985.040,60	2.593.444.178,30	RESPONSABILIDADES ESPECIAIS		
5.005 - Bens Estranhos ao Serviço de Transportes	453.497.697,70	516.042.152,10	5.112 - Quotas de Aparcelamento ou Resaqueamento	1.658.312.261,70	1.664.093.637,70
5.006 - Títulos de Dívida Pública	743.032,20	1.032.132,20	5.113 - Responsabilidades Especiais Diversas	4.628.731.092,10	5.586.524.349,60
5.007 - Títulos de Renda Diversos	683.000,00	774.000,00	RESPONSABILIDADES A LONGO PRAZO		
5.008 - Bens Excluídos do Serviço Ferroviário	1.772.519,50	1.772.519,50	5.115 - Empresas Filiaidas ou Associadas-Crédito	17.999.714.302,50	37.475.650.125,00
5.009 - Investimentos em Empresas Filiaidas ou Associadas	3.300.000,00	3.300.000,00	5.119 - Responsabilidades a Longo Prazo Diversas	2.431.859.175,40	1.190.509.641,70
5.018 - Obras em Aquisições em Andamento	1.168.617.628,80	24.714.745.537,90	RESPONSABILIDADES COM GARANTIAS ESPECIAIS		
5.019 - Outros Investimentos	80.428.016.603,90	94.733.978.952,80	5.122 - Credores com Garantia Bancária	500.000,00	500.000,00
VALORES DISPONÍVEIS					
5.020 - Caixa Geral	510.701.530,20	102.524.724,70	5.129 - Credores com Garantias Especiais Diversas	14.431.267.062,00	48.088.092.962,30
5.021 - Pagadoria ou (Agentes Pagadores)	563.526.092,20	764.979.046,70	RESPONSABILIDADES CORRENTES		
5.022 - Estações, Conta de Caixa	3.989.920,60	4.214.379,20	5.130 - Títulos a Pagar	701.100.992,40	461.959.235,20
5.023 - Renda em Trânsito	250.112.156,60	446.098.758,60	5.131 - Pessoal a Pagar	2.633.978.840,50	2.001.016.947,50
5.024 - Bancos e Correspondentes	1.716.099.155,30	1.014.475.291,10	5.132 - Vencimentos e Salários não Reclamados	22.510.005,10	53.588.301,50
5.029 - Valores Disponíveis Diversos	1.015.683,50	1.013.518,50	5.133 - Contas a Pagar	5.702.837.430,90	4.936.017.617,80
VALORES REALIZÁVEIS					
5.030 - Diversos Responsáveis	370.253.118,50	889.623.559,40	5.134 - Juros a Pagar	20.954.765,80	41.483.737,90
5.031 - Materiais nos Almacéns e Depósitos	6.360.675.321,70	8.100.694.004,90	5.136 - Juros Corridos não Vencidos	542.707.755,00	542.707.755,00
5.032 - Obras Novas em Laboração nas Oficinas	508.233.179,80	600.152.136,20	5.139 - Adiantos a Pagar	1.732.552,90	1.628.596,60
5.033 - Depósitos Especiais e Cauções	107.279.364,20	316.380.218,70	5.140 - Tradeiros por Depósitos	1.585.410.936,20	1.795.727.726,80
5.036 - Bens em Poder de Terceiros	639.412.936,80	655.855.138,40	5.141 - Credores por Caução em Dinheiro	693.775.067,20	714.068.913,70
5.037 - Tráfego Mútuo - Debito	1.426.183.900,40	1.693.753.114,00	5.142 - Credores por Reclamados	124.730.488,30	138.509.634,90
5.038 - Receita a Receber	516.996.783,60	902.427.668,30	5.144 - Instituições de Previdência e Assistência Social	115.433.556,90	1.987.426,50
5.039 - Receita a Receber	16.118.554,90	208.435.912,30	5.149 - Credores Diversos	3.927.407.024,60	5.395.232.673,30
5.040 - Juros e Dividendos a Receber	454.648,70	8.887.490,80	VALORES DISPONÍVEIS		
5.041 - União Federal	917.553,40	572.342,10	5.115 - Empresas Filiaidas ou Associadas-Crédito	17.999.714.302,50	37.475.650.125,00
5.042 - Bancos e Correspondentes	1.086.651.426,20	1.419.631.596,10	5.119 - Responsabilidades a Longo Prazo Diversas	2.431.859.175,40	1.190.509.641,70
5.043 - Estações e Municípios	23.911.219,30	44.780.970,20	RESPONSABILIDADES COM GARANTIAS ESPECIAIS		
5.044 - Empresas Filiaidas ou Associadas - Debito	488.943.155,20	611.183.487,70	5.122 - Credores com Garantia Bancária	500.000,00	500.000,00
5.045 - Contas Devedoras Diversas	19.824.556.134,10	38.843.008.114,60	5.129 - Credores com Garantias Especiais Diversas	14.431.267.062,00	48.088.092.962,30
	6.354.182.897,40	18.157.451.300,40	RESPONSABILIDADES CORRENTES		
	44.338.723.426,80	91.397.410.990,50	5.130 - Títulos a Pagar	701.100.992,40	461.959.235,20
			5.131 - Pessoal a Pagar	2.633.978.840,50	2.001.016.947,50
			5.132 - Vencimentos e Salários não Reclamados	22.510.005,10	53.588.301,50
			5.133 - Contas a Pagar	5.702.837.430,90	4.936.017.617,80
			5.134 - Juros a Pagar	20.954.765,80	41.483.737,90
			5.136 - Juros Corridos não Vencidos	542.707.755,00	542.707.755,00
			5.139 - Adiantos a Pagar	1.732.552,90	1.628.596,60
			5.140 - Tradeiros por Depósitos	1.585.410.936,20	1.795.727.726,80
			5.141 - Credores por Caução em Dinheiro	693.775.067,20	714.068.913,70
			5.142 - Credores por Reclamados	124.730.488,30	138.509.634,90
			5.144 - Instituições de Previdência e Assistência Social	115.433.556,90	1.987.426,50
			5.149 - Credores Diversos	3.927.407.024,60	5.395.232.673,30
			VALORES DISPONÍVEIS		
			5.115 - Empresas Filiaidas ou Associadas-Crédito	17.999.714.302,50	37.475.650.125,00
			5.119 - Responsabilidades a Longo Prazo Diversas	2.431.859.175,40	1.190.509.641,70
			RESPONSABILIDADES COM GARANTIAS ESPECIAIS		
			5.122 - Credores com Garantia Bancária	500.000,00	500.000,00
			5.129 - Credores com Garantias Especiais Diversas	14.431.267.062,00	48.088.092.962,30
			RESPONSABILIDADES CORRENTES		
			5.130 - Títulos a Pagar	701.100.992,40	461.959.235,20
			5.131 - Pessoal a Pagar	2.633.978.840,50	2.001.016.947,50
			5.132 - Vencimentos e Salários não Reclamados	22.510.005,10	53.588.301,50
			5.133 - Contas a Pagar	5.702.837.430,90	4.936.017.617,80
			5.134 - Juros a Pagar	20.954.765,80	41.483.737,90
			5.136 - Juros Corridos não Vencidos	542.707.755,00	542.707.755,00
			5.139 - Adiantos a Pagar	1.732.552,90	1.628.596,60
			5.140 - Tradeiros por Depósitos	1.585.410.936,20	1.795.727.726,80
			5.141 - Credores por Caução em Dinheiro	693.775.067,20	714.068.913,70
			5.142 - Credores por Reclamados	124.730.488,30	138.509.634,90
			5.144 - Instituições de Previdência e Assistência Social	115.433.556,90	1.987.426,50
			5.149 - Credores Diversos	3.927.407.024,60	5.395.232.673,30
			VALORES DISPONÍVEIS		
			5.115 - Empresas Filiaidas ou Associadas-Crédito	17.999.714.302,50	37.475.650.125,00
			5.119 - Responsabilidades a Longo Prazo Diversas	2.431.859.175,40	1.190.509.641,70
			RESPONSABILIDADES COM GARANTIAS ESPECIAIS		
			5.122 - Credores com Garantia Bancária	500.000,00	500.000,00
			5.129 - Credores com Garantias Especiais Diversas	14.431.267.062,00	48.088.092.962,30
			RESPONSABILIDADES CORRENTES		
			5.130 - Títulos a Pagar	701.100.992,40	461.959.235,20
			5.131 - Pessoal a Pagar	2.633.978.840,50	2.001.016.947,50
			5.132 - Vencimentos e Salários não Reclamados	22.510.005,10	53.588.301,50
			5.133 - Contas a Pagar	5.702.837.430,90	4.936.017.617,80
			5.134 - Juros a Pagar	20.954.765,80	41.483.737,90
			5.136 - Juros Corridos não Vencidos	542.707.755,00	542.707.755,00
			5.139 - Adiantos a Pagar	1.732.552,90	1.628.596,60
			5.140 - Tradeiros por Depósitos	1.585.410.936,20	1.795.727.726,80
			5.141 - Credores por Caução em Dinheiro	693.775.067,20	714.068.913,70
			5.142 - Credores por Reclamados	124.730.488,30	138.509.634,90
			5.144 - Instituições de Previdência e Assistência Social	115.433.556,90	1.987.426,50
			5.149 - Credores Diversos	3.927.407.024,60	5.395.232.673,30
			VALORES DISPONÍVEIS		
			5.115 - Empresas Filiaidas ou Associadas-Crédito	17.999.714.302,50	37.475.650.125,00
			5.119 - Responsabilidades a Longo Prazo Diversas	2.431.859.175,40	1.190.509.641,70
			RESPONSABILIDADES COM GARANTIAS ESPECIAIS		
			5.122 - Credores com Garantia Bancária	500.000,00	500.000,00
			5.129 - Credores com Garantias Especiais Diversas	14.431.267.062,00	48.088.092.962,30
			RESPONSABILIDADES CORRENTES		
			5.130 - Títulos a Pagar	701.100.992,40	461.959.235,20
			5.131 - Pessoal a Pagar	2.633.978.840,50	2.001.016.947,50
			5.132 - Vencimentos e Salários não Reclamados	22.510.005,10	53.588.301,50
			5.133 - Contas a Pagar	5.702.837.430,90	4.936.017.617,80
			5.134 - Juros a Pagar	20.954.765,80	41.483.737,90
			5.136 - Juros Corridos não Vencidos	542.707.755,00	542.707.755,00
			5.139 - Adiantos a Pagar	1.732.552,90	1.628.596,60
			5.140 - Tradeiros por Depósitos	1.585.410.936,20	1.795.727.726,80
			5.141 - Credores por Caução em Dinheiro	693.775.067,20	714.068.913,70
			5.142 - Credores por Reclamados	124.730.488,30	138.509.634,90
			5.144 - Instituições de Previdência e Assistência Social	115.433.556,90	1.987.426,50
			5.149 - Credores Diversos	3.927.407.024,60	5.395.232.673,30
			VALORES DISPONÍVEIS		
			5.115 - Empresas Filiaidas ou Associadas-Crédito	17.999.714.302,50	37.475.650.125,00
			5.119 - Responsabilidades a Longo Prazo Diversas	2.431.859.175,40	1.190.509.641,70
			RESPONSABILIDADES COM GARANTIAS ESPECIAIS		
			5.122 - Credores com Garantia Bancária	500.000,00	500.000,00
			5.129 - Credores com Garantias Especiais Diversas	14.431.267.062,00	48.088.092.962,30
			RESPONSABILIDADES CORRENTES		
			5.130 - Títulos a Pagar	701.100.992,40	461.959.235,20
			5.131 - Pessoal a Pagar	2.633.978.840,50	2.001.016.947,50
			5.132 - Vencimentos e Salários não Reclamados	22.510.005,10	53.588.301,50
			5.133 - Contas a Pagar	5.702.837.430,90	4.936.017.617,80
			5.134 - Juros a Pagar	20.954.765,80	41.483.737,90
			5.136 - Juros Corridos não Vencidos	542.707.755,00	542.707.755,00
			5.139 - Adiantos a Pagar	1.732.552,90	1.628.596,60
			5.140 - Tradeiros por Depósitos	1.585.410.936,20	1.795.727.726,80
			5.141 - Credores por Caução em Dinheiro	693.775.067,20	714.068.913,70
			5.142 - Credores por Reclamados	124.730.488,30	138.509.634,90
			5.144 - Instituições de Previdência e Assistência Social	115.433.556,90	1.987.426,50
			5.149 - Credores Diversos	3.927.407.024,60	5.395.232.673,30
			VALORES DISPONÍVEIS		
			5.115 - Empresas Filiaidas ou Associadas-Crédito	17.999.714.302,50	37.475.650.125,00
			5.119 - Responsabilidades a Longo Prazo Diversas	2.431.859.175,40	1.190.509.641,70
			RESPONSABILIDADES COM GARANTIAS ESPECIAIS		
			5.122 - Credores com Garantia Bancária	500.000,00	500.000,00
			5.129 - Credores com Garantias Especiais Diversas	14.431.267.062,00	48.088.092.962,30
			RESPONSABILIDADES CORRENTES		
			5.130 - Títulos a Pagar	701.100.992,40	461.959.235,20
			5.131 - Pessoal a Pagar	2.633.978.840,50	2.001.016.947,50
			5.132 - Vencimentos e Salários não Reclamados	22.510.005,10	53.588.301,50
			5.133 - Contas a Pagar	5.702.837.430,90	4.936.017.617,80
			5.134 - Juros a Pagar	20.954.765,80	41.483.737,90
			5.136 - Juros Corridos não Vencidos	542.707.755,00	542.707.755,00
			5.139 - Adiantos a Pagar	1.732.552,90	1.628.596,60
			5.140 - Tradeiros por Depósitos	1.585.410.936,20	1.795.727.726,80
			5.141 - Credores por Caução em Dinheiro	693.775.067,20	714.068.913,70
			5.142 - Credores por Reclamados	124.730.488,30	138.509.634,90
			5.144 - Instituições de Previdência e Assistência Social	115.433.556,90	1.987.426,50
			5.149 - Credores Diversos	3.927.407.024,60	5.39

BALANÇO PATRIMONIAL DOS EXERCÍCIOS DE 1960 e 1961 (conclusão)

A	T	I	V	O	1960	1961	P	A	S	I	V	O	1960	1961
<u>VALORES PARA FINS ESPECIAIS</u>														
5.050	-	Deposições do Fundo de Melhoramentos			157.111.909,70	56.870.092,70	5.150	-	Fundo de Depreciação - Bens Destinados aos Transportes				2.613.985.464,20	4.116.832.009,20
5.051	-	Depositarhos do Fundo de Renovação Patrimonial			157.769.449,30	52.663.221,30	5.159	-	Contas Diversas de Retificação do Ativo				182.554.938,90	-
5.052	-	Depositarhos de Quotas de Aparentamento ou Resgateamento			112.169.574,00	71.724.926,00							2.431.430.525,30	4.116.832.009,20
5.053	-	Depositarhos de Reservas e Fundos Diversos			2.762.483,60	135.712,00								
5.056	-	Depositarhos de Gaúchos do Pessoal			14.156.513,40	15.163.694,30								
5.059	-	Valores para Fins Especiais Diversos			675.435.396,00	1.887.823.406,40								
<u>VALORES DIFERIDOS E AMORTIZÁVEIS</u>														
5.060	-	Despesas Antecipadas			3.222.311.065,40	6.020.051.557,80	5.160	-	Provisões para Riscos				136.495.507,70	188.158.536,30
5.064	-	Contas Dvididas ou Incobráveis			3.042.816,20	2.228.217,40	5.161	-	Provisões Diversas				23.289.651,40	58.683.024,60
5.065	-	Juros Durante a Construção			818.364.706,70	1.414.045.213,50	5.169	-	Contas Diversas a Liquidar				4.749.170.561,80	7.549.747.506,90
5.067	-	Prejuízos Amortizáveis Diversos			7.962.755,80	7.962.755,80								
5.068	-	Valores Diferidos e Amortizáveis Diversos			7.907.440.198,00	13.472.498.699,90								
5.069	-	Lucros e Perdas - Saldo Devedor			435.808.233,70	-								
<u>CONTAS DE RETIFICAÇÃO DO PASSIVO</u>														
5.079	-	Contas Diversas de Retificação do Passivo			30.387.660,40	87.024.214,70	5.174	-	Reservas Diversas				38.740.550,70	5.485.838.111,70
<u>ATIVO DE COMPENSAÇÃO</u>														
5.080	-	Títulos Recebidos em Gaúcho			47.427.021,40	41.921.670,00	5.180	-	Crédores por Gaúchos em Títulos				47.427.021,40	41.921.670,00
5.081	-	Títulos de Seguro de Fidelidade Funcional			214.927.160,00	288.203.756,00	5.181	-	Garantias de Fidelidade Funcional				214.927.160,00	288.203.756,00
5.082	-	Fianças e Garantias Recebidas de Terceiros			245.000,00	1.920.147,30	5.182	-	Garantias Diversas de Terceiros				245.000,00	1.920.147,30
5.083	-	Bens de Terceiros			29.559.523,70	29.184.523,70	5.183	-	Crédores dos Bens de Terceiros				29.559.523,70	29.184.523,70
5.089	-	Valores Ativos de Compensação Diversos			16.870.942.537,40	26.094.340.097,90	5.189	-	Valores Passivos de Compensação Diversos				16.870.942.537,40	26.094.340.097,90
<u>CONTAS DE RISCOS</u>														
5.091	-	Avais e Endossos da Empresa			305.779.520,00	305.779.520,00	5.191	-	Responsabilidades por Avais e Endossos				305.779.520,00	305.779.520,00
5.099	-	Riscos Diversos			1.590.361.337,30	3.653.907.556,00	5.199	-	Responsabilidades por Riscos Diversos				1.590.361.337,30	3.653.907.556,00
<u>TOTAL GERAL</u>														
					160.416.149.431,10	241.948.142.644,80						160.416.149.431,10	241.948.142.644,80	

Padronização de Contas - Portaria nº 8 de 7/1/56 - MOP

HERNANJO AMORIM JUNIOR
Diretor Presidente

FANULFO MOREIRA DE OLIVEIRA
Contador Geral
Reg. CRC-MG-534-19 e OB-512
CIEP-1a Região 1.564

IBERÊ GLISON
Diretor Superintendente Geral
Administrativo

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS - EXERCÍCIO DE 1961

D É B I T O C R É D I T O

3.100 - Despesa do Exercício Ferroviário	50.769.872.224,80	3.000 - Receita do Exercício Ferroviário	18.753.685.035,40
	<u>50.769.872.224,80</u>	Prejuízo do Exercício Ferroviário	32.011.187.189,40
Resultado do Exercício Ferroviário			
Prejuízo	32.011.187.189,40		
3.101 - Despesa Patrimonial	580.791.877,00		
3.103 - Impostos e Taxas	956.005,10	3.001 - Receita Patrimonial	209.182.854,90
3.105 - Despesas de Empreendimentos Diversos	1.825.195.661,70	3.002 - Receitas de Empreendimentos Diversos	1.358.491.675,90
3.103 - Despesa de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros .	273.993.401,00	3.004 - Subvenções e Auxílios	40.106.259.417,50
3.199 - Despesas não Especificadas	36.133.861,80	3.005 - Receita de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros .	312.356.063,30
Saldo Credor das Contas de Gestão	7.510.000.189,50	3.099 - Receitas não Especificadas	251.968.173,90
	<u>42.238.258.185,50</u>		<u>42.238.258.185,50</u>
4.104 - Perdas na Venda de Bens Patrimoniais	60.069,10	4.001 - Saldo Credor das Contas de Gestão	7.510.000.189,50
4.105 - Diferença de Câmbio - Débito	422.923,90	4.003 - Lucro na Venda de Bens Patrimoniais	5.504.528,10
4.106 - Ajustes de Almoxxarifados e Depósitos - Débito	38.983.758,50	4.005 - Diferença de Câmbio - Crédito	43.066.865,70
4.108 - Superveniências Passivas	2.597.477.717,30	4.006 - Ajustes de Almoxxarifados e Depósitos - Crédito	324.531.964,10
4.109 - Imsubsistências Ativas	355.663.590,10	4.007 - Superveniências Ativas	217.831.353,60
4.111 - Lucros - Provisões Diversas	40.000.000,00	4.008 - Insubsistências Passivas	375.293.894,80
4.114 - Lucros - Reservas Diversas		4.099 - Lucros Diversos	26.129.551,50
4.199 - Perdas Diversas			
1 - Reserva para aumento de Capital	5.447.730.337,50		
	22.019.990,90		
	<u>8.502.358.347,30</u>		<u>8.502.358.347,30</u>

HANULFO MOREIRA DE OLIVEIRA
Contador Geral
Reg. CRC-MG-534-715 e CR-512
CIEP-14 Rogina 1.564

HEMÍLIO AMORIM JUNIOR
Diretor Presidente

IBERÊ GILSON
Diretor Superintendente Geral
Administrativo

CONTAS DE LUCROS E PERDAS DA ENTIDADE - EXERCÍCIO DE 1961

D É B I T O	1 9 6 0	1 9 6 1	C R É D I T O	1 9 6 0	1 9 6 1
4.101 - Saldo Devedor das Contas da Gestão ...	844.608.544,40	—	4.001 - Saldo Credor das Contas da Gestão	—	7.510.000.189,50
4.103 - Amortização de Prejuízos de Exercícios Anteriores	7.962.755,80	—	4.003 - Lucros na Venda de Bens Patrimoniais .	81.669.828,70	5.504.528,10
4.104 - Perda na Venda de Bens Patrimoniais ..	—	60.069,10	4.004 - Dólares	34.200,00	—
4.105 - Diferença de Câmbio - Débito	211.837,70	422.923,90	4.005 - Diferença de Câmbio - Crédito	20.644.565,70	43.066.865,70
4.106 - Ajustes de Amortizados e Depósitos - Débito	21.122.690,00	38.983.758,50	4.006 - Ajustes de Amortizados e Depósitos - Crédito	268.441.482,80	324.531.964,10
4.108 - Superavênências Passivas	250.817.027,10	2.597.477.717,30	4.007 - Superavênências Ativas	439.125.842,40	217.831.353,60
4.109 - Insubstâncias Ativas	181.113.753,80	355.663.550,10	4.008 - Insubstâncias Passivas	17.838.869,50	375.293.894,80
4.111 - Lucros - Provisões Diversas	—	40.000.000,00	4.099 - Lucros Diversos	44.693.103,30	26.129.551,50
4.114 - Lucros - Reservas Diversas	—	5.447.730.337,50			
4.199 - Perdas Diversas	2.419.520,80	22.019.990,90			
	1.308.256.126,60	8.502.358.347,30	PERDAS	872.447.892,90	8.502.358.347,30
LUCROS	—	—		435.808.233,70	—
	1.308.256.126,60	8.502.358.347,30		1.308.256.126,60	8.502.358.347,30

Padronização de Contas - Portaria nº 8 de 7/1/56 do MWOP

RANULFO MOREIRA DE OLIVEIRA
CONTADOR GERAL
Reg. CRC-MG. 534-DS. s. 08-512
CREP-1ª Região 1.564

HERMINIO ANDRIM JUNIOR
Diretor Presidente

IBERÊ GILSON
Diretor Superintendente Geral
Administrativo

3.000 - RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

1 - RECEITA DOS TRANSPORTES

2.000 - Passagens	3.942.060.366,40
2.001 - Bagagens	10.364.946,80
2.002 - Encomendas	374.689.579,40
2.003 - Animais em Trens de Passageiros	8.889.218,50
2.004 - Animais em Trens de Cargas	776.287.006,40
2.005 - Mercadorias	9.794.497.779,00
2.006 - Mercadorias Depositadas à Entregar	106.508.110,20
2.007 - Menoradas de Carros e Vagões	23.691.575,20
2.008 - Percursos e Estadias de Carros e Vagões	49.427.719,40
2.009 - Taxas Diversas dos Transportes	555.354.055,40
2.010 - Taxa de Renovação Patrimonial	1.465.063.734,50
2.019 - Receitas dos Transportes Diversos	33.388.042,00
T O T A L	
17.140.421.833,20	

2 - RECEITA COMPLEMENTAR DOS TRANSPORTES

2.020 - Ingressos	8.243.935,40
2.021 - Aluguéis ou Receita de Carros Refeitórios	2.664.676,80
2.022 - Armazenagens	65.072.995,30
2.023 - Comissões sobre Cobranças para Tercelros	3.682.147,40
2.024 - Recebimento e Entrega de Despachos a Domicílio	8.736.948,30
2.025 - Receita dos Transportes Auxiliares em Estradas de Rodagem	12.673.755,80
2.026 - Receita dos Transportes Rodoviários	38.068.679,60
2.029 - Receita dos Transportes por Oleodutos	699.837.761,30
2.039 - Receitas Complementares Diversas	59.588.593,70
T O T A L	
1.246.569.493,30	

3 - RECEITA ACESSÓRIA DOS TRANSPORTES

2.040 - Rádio, Telégrafo e Telefons	21.291.259,30
2.041 - Concessões e Autorizações Diversas	34.221.935,20
2.042 - Venda de Materiais Inservíveis	130.820.593,30
2.043 - Fornecimento de Água	3.331.347,60
2.044 - Fornecimento de Energia Elétrica	5.045.341,30
2.045 - Aluguéis de Propriedades	39.363.777,60
2.099 - Receitas Acessórias Diversas	137.619.454,60
T O T A L	
371.693.708,90	

TOTAL GERAL DA RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

18.758.685.035,40

PREJUÍZO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

32.011.187.189,40

3.100 - DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

2.1 - CONSERVAÇÃO DA VIA PERMANENTE, EDIFÍCIOS E INSTALAÇÕES

2.100 - Administração Geral	741.782.269,70
2.101 - Conservação do Leito da Linha	2.166.722.321,80
2.102 - Trens de Serviço da Via Permanente	297.476.306,40
2.103 - Conservação de Túneis e Galerias	7.307.432,50
2.104 - Conservação de Vislutos, Pontes, Pontilhões e Bueiros	180.910.308,90
2.105 - Conservação de Linhas Elevadas	86.036,50
2.106 - Documentos	665.526.436,40
2.107 - Trilhos e Acessórios	244.477.420,10
2.108 - Aparelhos de Mudança de Via	84.314.661,90
2.110 - Assentamento de Dormentes, Trilhos e Acessórios e Remoção do Lastro	225.306.817,40
2.111 - Conservação de Cercas	1.312.217.380,80
2.112 - Conservação de Passagens e Acessórios	32.157.092,80
2.113 - Conservação de Edifícios e Dependências	16.970.109,10
2.114 - Conservação de Caixas d'Água	657.414.536,90
2.115 - Conservação e Depósitos de Combustíveis e suas Instalações	63.997.450,90
2.116 - Conservação de Armazéns Gerais, Gais e Docas	2.528.118,50
2.118 - Conservação de Linhas Telegráficas e Telefônicas	1.631.686,20
2.119 - Conservação das Instalações e Sinais	223.011.740,90
2.120 - Conservação das Instalações Radiotelegráficas	199.016.306,50
2.121 - Conservação das Instalações de Força Hidráulica	21.049.378,30
2.122 - Conservação das Instalações de Energia Termoeletrica	159.861,40
2.123 - Conservação de Edifícios para Estações e Subestações de Energia Elétrica	527.694,20
2.124 - Conservação das Instalações de Transmissão e Distribuição de Energia Elétrica	5.232.864,90
2.125 - Conservação de Máquinas para Estações e Subestações de Energia Elétrica	193.975.845,90
2.126 - Conservação de Máquinas da Via Permanente	34.315.340,50
2.127 - Ferramentas e Utensílios para Conservação da Via Permanente	37.078.762,40
2.128 - Despesas Indiretas de Pessoal	136.435.994,50
2.131 - Baixas	3.338.905.581,00
2.199 - Despesas não Especificadas	861.271,60
T O T A L	
11.335.665.404,30	

2.2 - MANUTENÇÃO DO EQUIPAMENTO DOS TRANSPORTES

2.200 - Administração Geral	536.523.096,60
2.201 - Manutenção de Locomotivas a Vapor	1.533.064.116,90
2.202 - Manutenção de Locomotivas Elétricas	168.024.246,20
2.203 - Manutenção de Locomotivas Diesel-Elétricas	657.038.357,70
2.204 - Manutenção de Automotózes	20.531.145,60
2.205 - Manutenção de Vagões	1.582.775.160,90
2.206 - Manutenção de Carros	1.228.774.761,50
2.209 - Manutenção do Material Rodante, Flutuante e Aéreo em Serviço da Estrada	210.970.549,50
2.210 - Manutenção do Material Auxiliar do Tráfego	9.447.155,70
2.211 - Despesas Indiretas de Pessoal	2.536.335.554,90
2.213 - Depreciações	1.465.065.101,80
2.214 - Baixas	45.221.999,50
2.215 - Manutenção de Locomotivas Diesel Hidráulicas	47.685.383,10

RESULTADO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - EXERCÍCIO DE 1951 (continuação)

TRANSPORTE 50.769.872.224,80

2.299 - Despesas não Especificadas 420.270.770,70

T O T A L 10.461.727.360,60

2.3 - CUSTEIO DO DEPARTAMENTO COMERCIAL

2.300 - Administração Geral 94.550.907,70

2.301 - Publicidade e Propaganda 5.857.343,90

2.302 - Despesas Indiretas de Pessoal 21.075.259,30

2.399 - Despesas não Especificadas 64.329,60

121.547.840,50

2.4 - CUSTEIO DO TRÁFEGO MOVIMENTO E TRACÃO

2.400 - Administração Geral 1.785.256.985,80

2.401 - Pessoal das Estações 3.738.780.158,20

2.402 - Manobras dos Trens a Vapor 376.958.804,60

2.403 - Manobras dos Trens Elétricos 21.074.205,30

2.404 - Manobras dos Trens Diesel-Elétricos 226.843.498,00

2.406 - Fornecimentos as Estações 145.070.449,40

2.407 - Tração a Vapor - Pessoal 854.232.103,30

2.408 - Tração Elétrica - Pessoal 83.923.852,00

2.409 - Tração Diesel Elétrica - Pessoal 569.160.149,20

2.410 - Automotrizes 24.574.105,30

2.411 - Combustíveis 3.872.371.747,10

2.412 - Tração Elétrica 122.783.005,50

2.413 - Tração Diesel Elétrica 290.427.634,80

2.414 - Água para Locomotivas e Trens 122.814.729,70

2.415 - Lubrificantes para Locomotivas 190.935.260,00

2.416 - Fornecimentos Diversos as Locomotivas 61.450.065,80

2.417 - Manutenção de Depósitos e Abrigos de Locomotivas 615.437.988,40

2.418 - Condução de Trens 1.336.551.881,30

2.419 - Materiais e Outras Despesas para Manutenção dos Trens 421.352.820,20

2.420 - Materiais e Outras Despesas para Abastecimentos dos Trens 21.708.772,80

2.421 - Sinalização 119.076.995,80

2.422 - Vigilância nas Passagens de Nível 115.508.335,40

2.423 - Serviço Telefônico e Telefônico 430.439.737,70

2.424 - Recebimentos e Entregas à Domicílio 65.635.939,20

2.425 - Transportes Auxiliares Rodo-Ferrovário (Serviço Rodoviário) 370.004.633,80

2.428 - Vazamento, Evaporação, Quebras e Danificações de Materiais 430.298,20

2.429 - Perdas e Avarias - Cargas 15.710.977,20

2.430 - Perdas e Avarias - Bagagens e Encomendas 2.463.208,50

2.431 - Perdas e Avarias - Animais 1.250.149,60

2.432 - Baldeações 79.485.933,30

2.433 - Entrepostos, Trapiços e Armazens Reguladores 2.480.786,20

2.434 - Percursos, Estadia e Aluguéis de Carros e Vagões 29.809.927,50

2.437 - Despesas Indiretas de Pessoal 4.489.454.681,70

2.438 - Seguros 1.521.457,60

2.439 - Depreciações 6.378,00

2.440 - Balças 2.064.201,50

2.441 - Manutenção de Trens Diesel Hidráulico 29.779,50

2.442 - Tração Diesel Hidráulica - Pessoal 3.668.331,70

2.443 - Tração Diesel Hidráulica - Material 24.221.479,30

2.498 - Despesas de Transportes por Oleodutos 350.172.562,80

2.499 - Despesas Não Especificadas 287.208.640,50

A TRANSPORTAR 50.769.872.224,80

T O T A L 21.272.273.224,50

RESULTADO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - EXERCÍCIO DE 1961 (conclusão)

TRANSPORTE	50.769.872.224,80	2.5 - CUSTEIO DA ADMINISTRAÇÃO CENTRAL	
		2.500 - Administração Superior	1.802.051.105,30
		2.501 - Administração Econômica e Financeira	1.590.614.999,10
		2.502 - Serviço Jurídico	137.770.081,60
		2.503 - Acidentes do Trabalho	66.259.770,10
		2.504 - Acidentes em Fossos Estranhas a Estrada	17.551.402,90
		2.505 - Danos em Bens Alheios	6.229.482,80
		2.506 - Impostos e Taxas	8.260.710,10
		2.507 - Contribuições Para Instituições de Previdência e Assistência Social	2.396.936.036,20
		2.509 - Contribuições para a Contadomia Geral de Transportes	62.520,00
		2.510 - Ensino e Seleção Profissional	338.443.778,60
		2.511 - Trens de Serviços da Administração Central	378.224,60
		2.512 - Despesas Indiretas de Pessoal	753.192.238,90
		2.513 - Seguros	4.901.691,80
		2.515 - Baixas	96.237,70
		2.516 - Administração do Pessoal	61.868.848,00
		2.517 - Patrimônio	1.873.793,50
		2.518 - Despesas de Cobranças para Terceiros	729.795,80
		2.520 - Departamento do Pessoal	23.616.806,40
		2.530 - Departamento do Material	47.884.110,80
		2.540 - Departamento de Electricidade e Obras Novas	3.673.156,60
		2.599 - Despesas não Especificadas	257.193.594,40
		T O T A L	7.578.658.394,90
TOTAL' GERAL	50.769.872.224,80	TOTAL GERAL DA DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO	50.769.872.224,80

RAMILTO MOREIRA DE OLIVEIRA
 Comandador Geral
 Reg. CRC-MG-534-25 e GR-512
 CREP-18 Registro 1.364

HEMÍLIO ANJOS JUNIOR
 Diretor Presidente

IBERE GILSON
 Diretor Superintendente Geral
 Administrativo

BALANCE DE RECEITA E DESPESA DA GESTÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1961

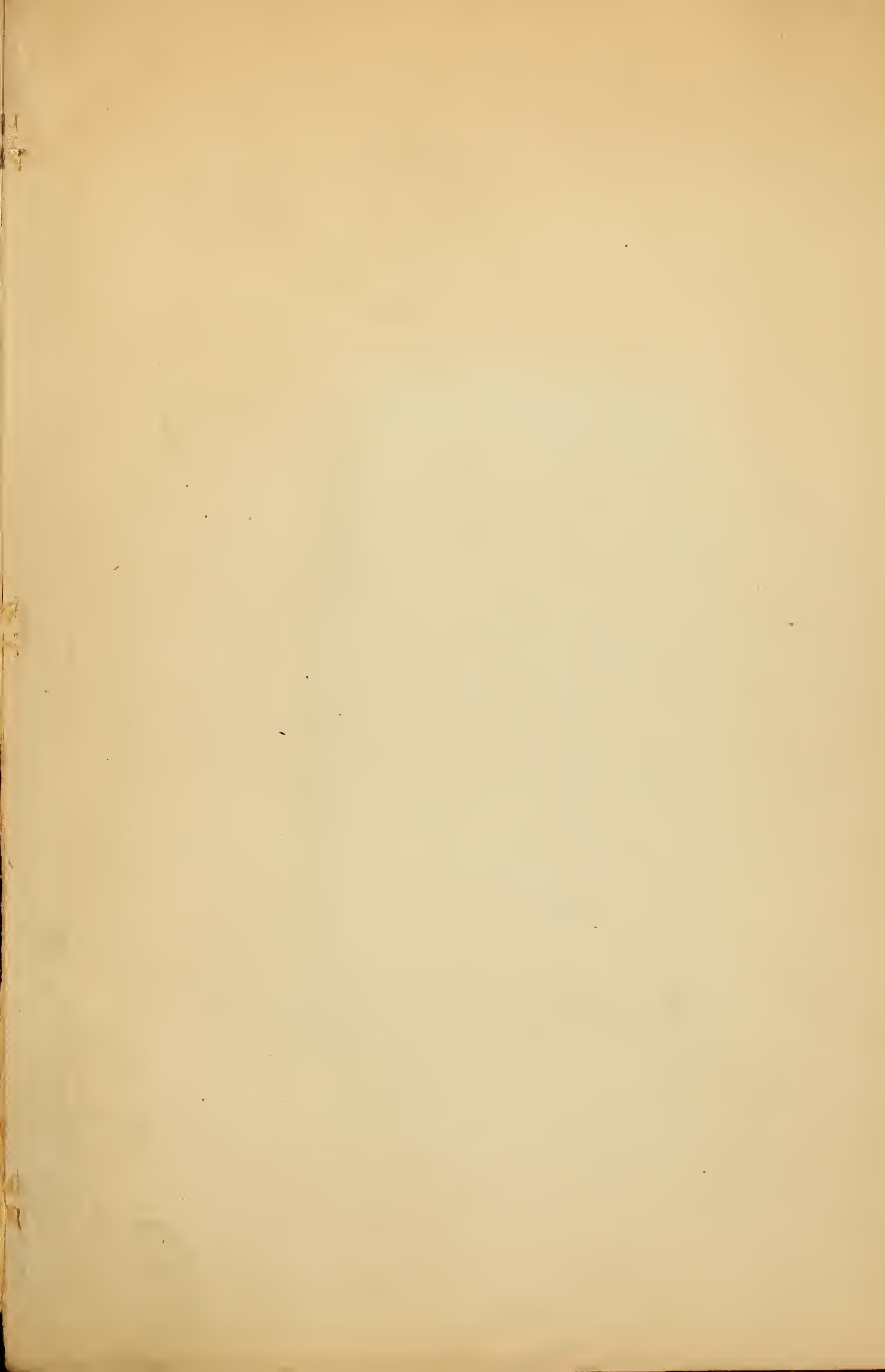
DISCRIMINAÇÃO	1960	1961	DISCRIMINAÇÃO	1960	1961
<u>RECEITA INDUSTRIAL</u>			<u>DESPESA INDUSTRIAL</u>		
3.000 - Receita do Exercício Ferroviário	12.567.722.925,00	18.758.685.035,40	3.100 - Despesa do Exercício Ferroviário	29.836.152.075,80	29.836.152.075,80
Prejuízo do Exercício	17.268.429.150,80	32.011.187.189,40			
	29.836.152.075,80	50.769.872.224,80			
3.001 - Receita Patrimonial	146.810.723,30	209.182.854,90	Prejuízo do Exercício Ferroviário	17.268.429.150,80	32.011.187.189,40
3.002 - Receitas de Empreendimentos Diversos ...	1.140.737.708,80	1.358.491.675,90	3.101 - Despesa Patrimonial	80.421.375,30	580.791.877,00
3.004 - Subvenções e Auxílios	16.325.539.835,50	40.106.259.417,50	3.102 - Quotas de Arrendamento	1.990.800,00	-
3.005 - Receita de Trabalhos e Fornecimentos Deg tinados a Terceiros	179.306.990,10	312.356.063,30	3.103 - Impostos e Taxas	391.440,00	956.005,10
3.099 - Receitas não Especificadas	281.148.727,20	251.968.173,90	3.105 - Despesas de Empreendimentos Diversos ...	1.352.423.362,10	1.825.195.661,70
			3.108 - Despesa de Trabalhos e Fornecimentos Deg tinados a Terceiros	207.172.433,00	273.993.401,00
			3.199 - Despesas não Especificadas	7.343.965,10	36.133.861,80
SALDO DEVEDOR	18.073.563.984,90	42.238.258.185,50			
	844.608.541,40	-----	SAÍDO CREDOR	-----	-----
TOTAL GERAL	18.918.172.526,30	42.238.258.185,50	TOTAL GERAL	18.918.172.526,30	42.238.258.185,50

Padronização de Contas - Portaria nº 8 de 7/1/56 do MVOP.

RANUIFO MOREIRA DE OLIVEIRA
CONTADOR GERAL
Reg. CRC-MG. 534-IS, e GE-512
CREP-1ª Região 1.564

HERMINIO AMORIM JUNIOR
Diretor Presidente

IBERÊ GILSON
Diretor Superintendente Geral
Administrativo



Biblioteca do Ministério da Fazenda

596-63

385.0981

596-63

385.0981
R382

Rede Ferroviária Federal S. A.

AUTOR

Relatório anual 1961

TÍTULO

Este livro deve ser devolvido na última
data carimbada

596 - 63

385.0981

1961

R 382

Rede . . .

