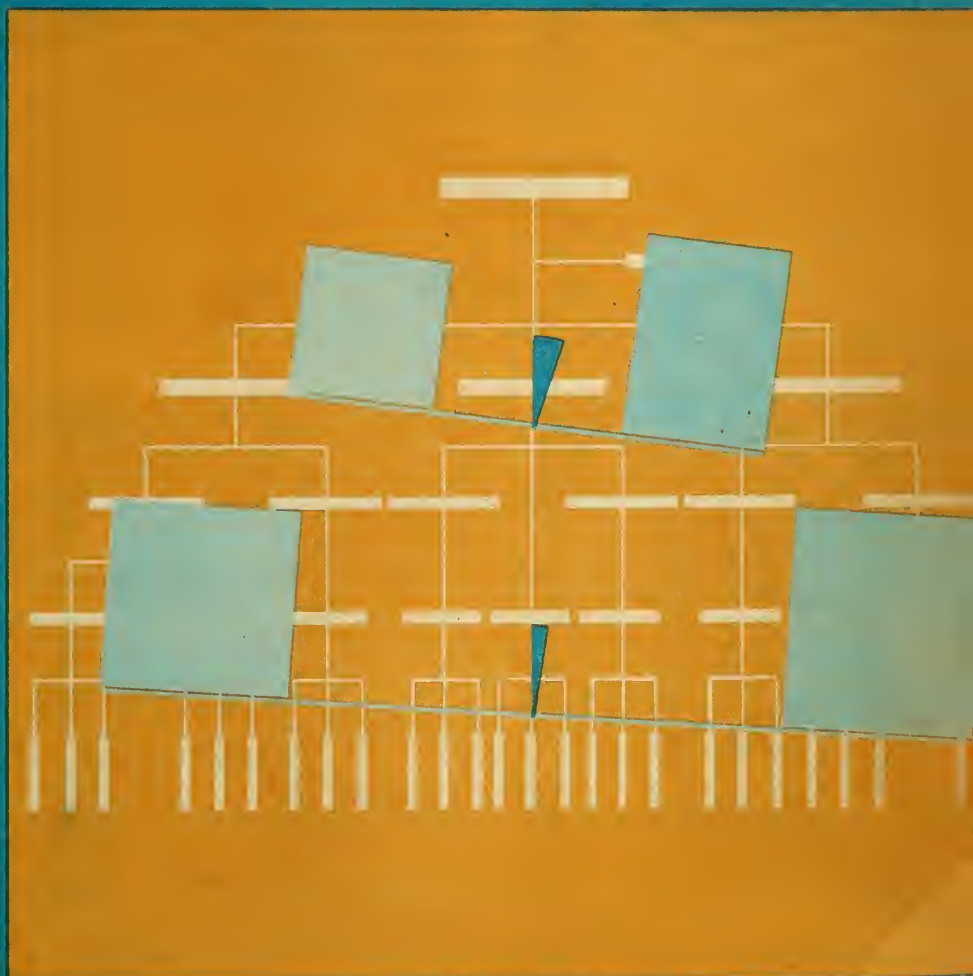




RFFSA

RELATÓRIO ANUAL

1 9 6 4



RÊDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.



unidades de operação

ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ - ESTRADA DE FERRO BRAGANÇA - ESTRADA DE FERRO SÃO LUIS-TERESINA - RÊDE DE VIAÇÃO CEARENSE - RÊDE FERROVIÁRIA DO NORDESTE - VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO - ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA - ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL - VIAÇÃO FÉRREA CENTRO-OESTE - ESTRADA DE FERRO SANTOS A JUNDIAÍ - ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL - RÊDE DE VIAÇÃO PARANÁ-SANTA CATARINA - ESTRADA DE FERRO DONA TERESA CRISTINA - ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA - VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL

RÊDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	1
Síntese da situação encontrada	2
Programa administrativo	3
ATIVIDADES ADMINISTRATIVAS	
Transportes realizados	5
Métodos de operação	5
Reorganização administrativa	6
Comercialização dos transportes	6
Programa de reaparelhamento	7
Remodelação dos transportes ferroviários suburbanos do Rio de Janeiro	9
Administração do pessoal	10
Subsidiárias	11
Síntese das providências tomadas	12
RESULTADOS DO EXERCÍCIO	
Situação patrimonial	15
Fundos e reservas	15
Financiamentos	15
Resultados do exercício ferroviário	16
Resultados da gestão	16
Execução financeira	17
Investimentos	17
Aumento de capital	17
Síntese dos resultados comparados com exercícios anteriores ..	18
PROGRAMA E PERSPECTIVAS PARA 1965	21
QUADROS ESTATÍSTICOS	23
QUADROS FINANCEIROS	45
PARECERES	59

relatório da diretoria

exercício de 1964

senhores acionistas,

A Diretoria da RÊDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A., atendendo aos preceitos legais, vem apresentar-lhes o RELATÓRIO das suas realizações no exercício administrativo de 1964.

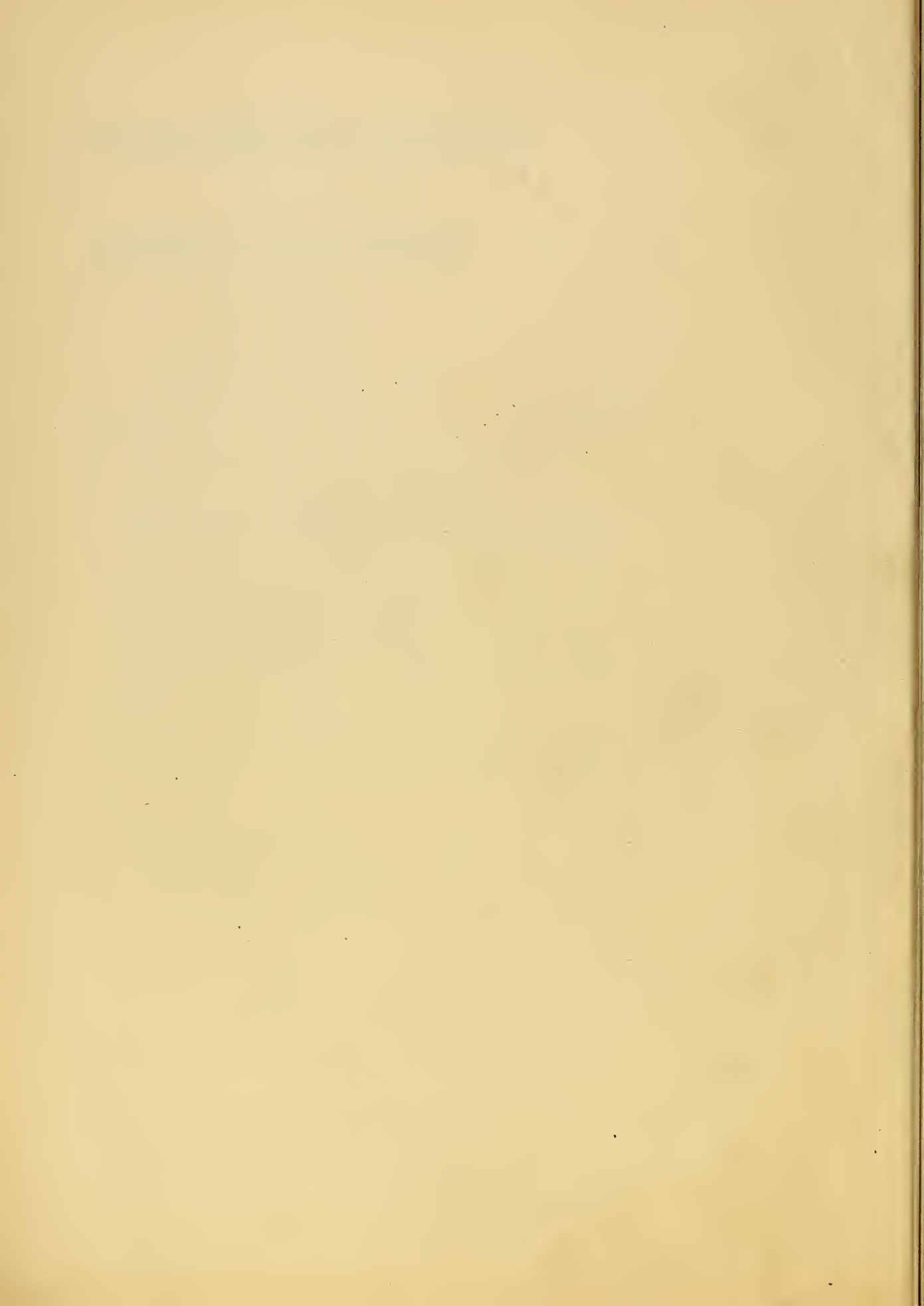
O documento, desenvolvendo as teses gerais que orientaram as atividades da Emprêsa no período - como, de costume, cuidam os relatos dessa natureza - procura realçar, também, aquêles aspectos que merecem relêvo especial, dentro dos conceitos atuais e em função da maior importância de determinados fatos em exame.

Os fenômenos em causa, assim tratados tendem a estabelecer um paralelismo lógico entre o registro e o fato, pretendendo possibilitar, dessa forma, um tipo de interpretação mais útil ao julgamento dos rumos a que a Emprêsa está sendo conduzida.

Dentro dessa ordem de raciocínio, e sempre que configurada a utilidade real do procedimento, cuida-se de estabelecer uma relação mais íntima entre causa e efeito, de modo a ensejar uma comparação mais objetiva dos resultados do período, com vistas aos padrões vigentes e em função retrospectiva daqueles outros que, anteriormente, tão contrvertidos e desconcertantes resultados produziram.

Assim, a apresentação que ora se consuma, pretende propiciar aos interessados, segundo o melhor desejo da Diretoria da Emprêsa, um perfeito conhecimento da política administrativa por ela posta em prática, bem como da correspondente relação econômico-financeira que se encontra expressa no Balanço Geral e demais demonstrativos legais submetidos aos Senhores Acionistas.

Neste ensejo, cumpre à Diretoria o dever de reafirmar os seus melhores propósitos de consolidar e aperfeiçoar os seus métodos e processos de trabalho, objetivando uma evolução mais notável no exercício em curso e garantindo, assim, participação mais eficiente do Sistema RFFSA na conjuntura econômica do País.





As atividades da Empresa foram marcadas, no primeiro trimestre do exercício, pela natural subordinação ao quadro então dominante, onde a ação de uma política administrativa heterodoxa, posteriormente identificada como contrária ao legítimo interesse social, insistia em estimular um processo que, de modo algum, se ajustava aos padrões econômicos desejáveis.

Imposta por influência superior irrecorrível, referida subordinação teve concentrados os seus efeitos ao término daquele trimestre inicial, quando a mais sombria das perspectivas atingiu a Empresa, inteiramente envolvida pelo crescimento do custo dos componentes da sua despesa, muito além dos limites máximos aceitáveis.

De fato, aquela primeira fase registrava, ao seu fim, a marca evidente de uma conjuntura já então deformada e onde se evidenciava o completo desajustamento dos balanços gestoriais da Empresa, onerados por um sem número de compromissos adicionais, decorrentes de política de salários cada vez menos adequada e da corrida inflacionária em vigor, de tão indesejada influência nos custos do material e da mão-de-obra de terceiros.

Ao mesmo tempo, e em decorrência de fenômeno análogo, verificava-se notável redução da capacidade de investir, em virtude dos sucessivos e crescentes reajustamentos dos preços das obras contratadas. Nesse caso, onerados que eram os valores inicialmente orçados para os diversos investimentos de interesse econômico, enquanto se mantinham estáticos os recursos destinados a essa finalidade, consumava-se de imediato a necessidade da redução dos quantitativos físicos projetados, com reais prejuízos para o programa de expansão que os negócios reclamavam.

Operadas as transformações de ordem política e social, que marcavam o início do segundo trimestre do exercício, produziram elas as correspondentes alterações da ordem econômica vigente, ensejando criteriosa revisão dos processos administrativos em curso, com reflexos positivos na economia particular da Empresa.

Assim, superada a fase de transição decorrente da readaptação desse processo, por força da implantação de novos critérios, diametralmente opostos aos anteriormente adotados, procedeu-se à necessária retomada dos métodos mais apropriados, de forma a garantir a condução dos destinos da Empresa pelas vias mais coerentes com a sua posição no novo panorama econômico do País.

Superadas, assim, aquelas dificuldades, graças às providências adotadas no período de Intervenção a que esteve sujeita, pôde a Empresa voltar à integral utilização do esquema diretor previsto em seus estatutos sociais, com a eleição e posse da nova Diretoria.

Aquelas providências de natureza mais imediata e de características menos formais, postas em execução na fase transitória, permitiram a descontinuidade no curso remanescente da ação administrativa, de início referida. Obteve-se, daí, a alteração radical daquela perspectiva existente ao término do primeiro trimestre e que estava levando a Empresa, a passos certos, para os imprevisíveis caminhos da deterioração econômica.

Procurou, de início, a alta Administração, assumir o efetivo comando administrativo e econômico da RFFSA, já que muitas de suas Unidades de Operação, estimuladas pelas próprias autoridades governamentais, ultrapassando os limites de ação a que deveriam condicionar seus atos, agiam como verdadeiras unidades autônomas, comprometendo os programas econômico-financeiros e a própria hierarquia administrativa.

Constituída a Diretoria, cuidou ela de fazer prevalecer e aperfeiçoar as medidas reparadoras então implantadas. Cuidou, mais, de estabelecer um programa que lhe possibilitasse, de futuro e em curto prazo, utilizar as diretrizes mais recomendáveis, segundo a evidente necessidade de recuperação econômica e administrativa.

Tal programa, ainda que formulado em bases não definitivas, visa a expurgar, do processo administrativo vigente, aquelas tendências heterodoxas que o caracterizavam; a êsse critério corresponde, simultaneamente, a adoção de tendências outras, integradas no espírito renovador que impõe seguir.

Apesar de fundamentado nas regras atuais do planejamento especializado, firmou-se o referido programa naquele conceito clássico de que a administração só será eficiente se apoiada nos três elementos fundamentais: pessoal, material e recursos financeiros.

síntese da situação encontrada

- Deficiência no controle econômico-administrativo, relativamente às Unidades de Operação e Empresas subsidiárias, resultante da anormal situação então dominante no País.

- Distorções na política salarial da Empresa, estimulando, de forma extremamente grave, a quebra da hierarquia.

- Acôrdos firmados com excessos de liberalidade, relativamente a tabelas salariais, gratificações, adicionais e pagamento de serviços extraordinários.

- Paralisação do tráfego, sob qualquer pretexto, até nas Estradas onde predominam os servidores públicos da União cedidos à RFFSA, comprometendo as atividades fundamentais dos grandes centros urbanos, indústrias de base e o transporte dos produtos de exportação.

- Tarifas subvencionando todo o tipo de transporte, inclusive o do minério de ferro para exportação.

- Compromissos financeiros encontrados para com Instituto de Previdência, credores diversos e amortização de financiamentos de origem externa, da ordem de Cr\$ 40 bilhões.

- Deficit em expectativa, em março de 1964, de Cr\$ 443 bilhões (1,230 bilhões diários), diante da despesa total, da ordem de Cr\$ 542 bilhões, ainda que outras liberalidades não fossem praticadas, e da receita de Cr\$ 98 bilhões, mesmo que levadas a efeito algumas correções tarifárias (improváveis, em face da timidez então dominante, nesse particular).

programa administrativo

Após emergir dos efeitos anômalos da política administrativa que durou até o primeiro trimestre do exercício, como antagônica aos reais objetivos econômicos da RFFSA, a Diretoria firmou o propósito de alicerçar suas diretrizes em programa que visasse precipuamente a conter o deficit da Empresa.

Equacionados os problemas considerados vitais à sua realidade, para consecução imediata de resultados práticos àquele fim, considerado essencial e improtável, coube à Diretoria especificar medidas que resultassem em elevação da receita e, ao mesmo tempo, em decréscimo de despesas.

Mercê da melhoria dos métodos operacionais, logrou-se conseguir aumento no índice de densidade de tráfego.

Promoveu-se uma eficaz política de comercialização do tráfego, procurando-se obter a rentabilidade máxima compatível com o mercado de concorrência, que é característica da indústria do transporte; destarte, logrou-se apreciável aproximação ao almejado objetivo da realidade tarifária.

O programa de reaparelhamento foi conduzido, tendo em vista expandir a capacidade de transporte e a qualidade do serviço, de maneira a incrementar a densidade de tráfego. Adotaram-se tarifas mais compensadoras, inclusive no que tange aos transportes ferroviários suburbanos.

Foi iniciada a reorganização administrativa da Empresa, tanto no que concerne à estrutura orgânica da Administração Central, quanto ao reagrupamento de suas Unidades de Operação. O rezoneamento das Unidades de Operação visa a melhorar as atividades operacionais e administrativas, propiciando, ainda, a eliminação de onerosos e completos escações de direção em Estradas de expressão pouco significativa.

Foi enfrentada realisticamente a árdua tarefa da administração do pessoal, em consonância com os imperativos do momento, mediante o estabelecimento de equânime política salarial, de planificação de regime jurídico para os servidores e da adoção de medidas para adequada solução e treinamento do pessoal. Os problemas de assistência social foram equacionados e implementados sem cunho paternalista, mas em autênticos termos distributivos, evitando, assim, aquele sentido caritativo e comiseratório que avilta a assistência ao trabalhador pela idéia da espórtula.

Merece destaque especial a compreensão demonstrada por todos os ferroviários para o esforço que deles foi solicitado nesta fase de recuperação e reerguimento da Empresa e do País.

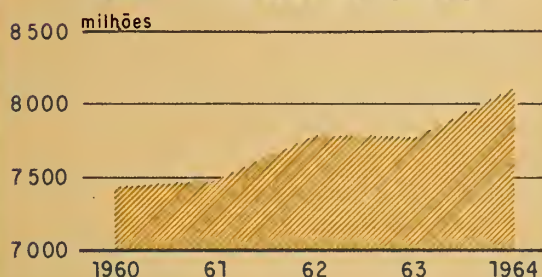


ATIVIDADES ADMINISTRATIVAS

transportes realizados

Houve acréscimo anual no trabalho de transporte realizado (tonelagem-quilômetro), apesar de um primeiro trimestre altamente prejudicado pelas interrupções, paralizações e indisciplina, não obstante, ainda, a supressão do tráfego em 2 441 quilômetros de linhas férreas que apresentavam características nitidamente antieconômicas. Em consequência, a densidade de tráfego do sistema ferroviário federal cresceu em termos absolutos e relativos, no ano de 1964.

t km ÚTIL DE MERCADORIAS

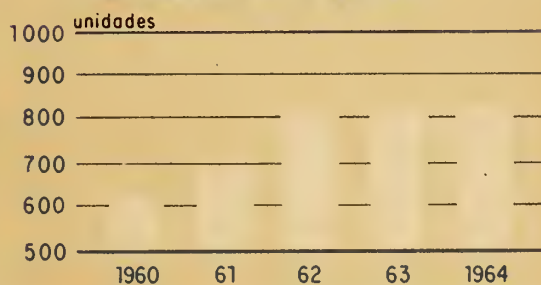


métodos de operação

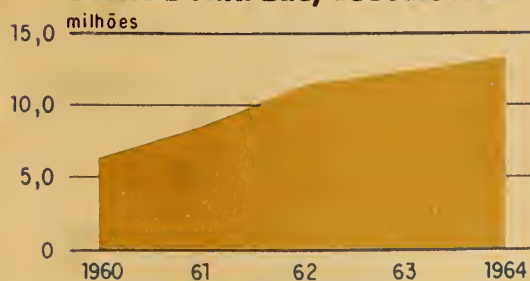
A intensa dieselização verificada nos últimos anos produziu os efeitos esperados de sensível melhoria na operação ferroviária, com aumento da lotação dos trens, cumprimento mais exato dos horários e diminuição do tempo de transporte das expedições despachadas.

Em matéria de tração, a Empresa esforçou-se e conseguiu melhorar a utilização e, conseqüentemente, a produtividade de suas locomotivas, em geral.

LOC. DIESEL EM TRÁFEGO



UNID. DE TRÁFEGO/LOCOMOTIVA



Procurou-se melhorar o aproveitamento da capacidade de carga dos veículos, bem como acelerar seu encaminhamento e diminuir o tempo perdido nas operações terminais de carga, descarga e baldeação.

A extensão de linhas em tráfego foi de 26 519 km, dos quais 1 748 de bitola larga e 24 498 de bitola métrica.

reorganização administrativa

Ante a enorme importância e a complexidade dos assuntos de pessoal, foi criada a Assistência Geral do Pessoal, órgão diretamente subordinado à Presidência.

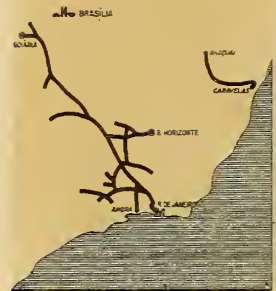
Em vista, ainda, da necessidade de centralizar a atuação dos trabalhos de planejamento, que estavam dispersos pelos diversos órgãos da Empresa, criou-se a Assistência Geral de Planejamento.

Prosseguindo na política de reagrupamento das linhas férreas, de maneira a melhor atender à sua operação, foram efetuadas as seguintes incorporações: da E.F. Central do Piauí à Rêde de Viação Cearense; das Estradas de Ferro Nazaré e Ilhéus à Viação Férrea Federal Leste Brasileiro; da E.F. Bahia e Minas e da E.F. Goiás à Rêde Mineira de Viação, passando este sistema resultante a ser denominado Viação Férrea Centro-Oeste.

À Rêde Ferroviária do Nordeste foram incorporadas as Estradas de Ferro Mossoró-Souza e Sampaio Correia.

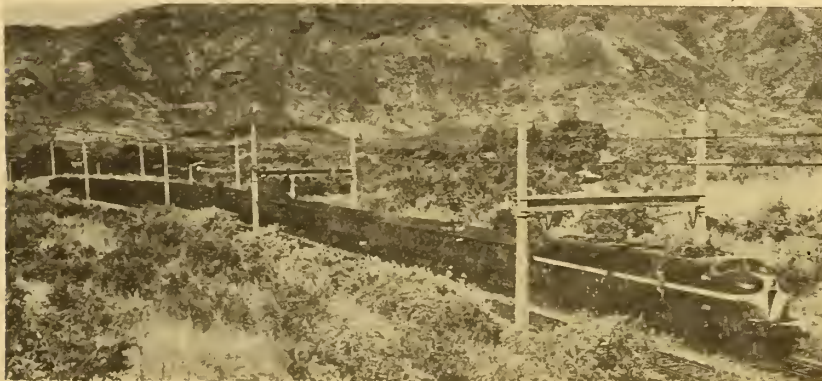
Tôdas as incorporações verificadas produziram sensível economia, inclusive reduzindo os custos administrativos em Estradas de pequena expressão.

A Empresa pretende continuar o rezoneamento de suas Unidades de Operação, reagrupando-as em grandes Regionais, como etapas preparatórias para a organização de sociedades subsidiárias, tal como prevê a Lei nº 3 115, de 1957.



comercialização dos transportes

A partir de 20 de junho, entrou em vigor o novo plano tarifário das Estradas do sistema da Rêde Ferroviária, elaborado de acordo com a melhor técnica moderna.



Este novo plano acabou com a pluralidade de preços de transporte entre as Unidades de Operação da Empresa. Eliminou, assim, a discriminação territorial entre as zonas das diversas Estradas, bem como liquidou com a rotina perniciosa da multiplicidade de zeros tarifários, até então existentes, e simplificou, ainda, enormemente a aplicação das tarifas pela uniformização de instruções e critérios. Reformularam-se, em termos mais justos, os fretes dos transportes de minério de ferro e de cimento.

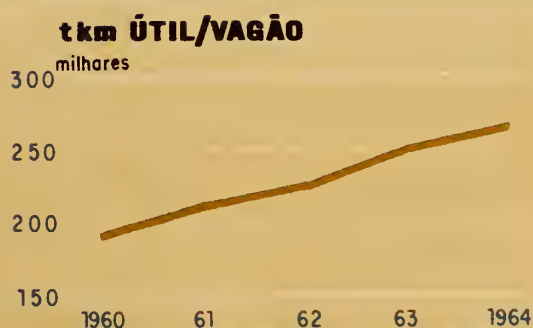
A tarifação de subúrbios nas diversas Estradas mereceu atenção especial, com a finalidade de, numa primeira etapa, corrigir parte da distorção crônica da verdade tarifária que vinha de há muito gravando a economia ferroviária.

Desenvolveu-se, no ano, intensa política de fomento e recuperação de transportes, mediante ajustes e convênios.

programa de reaparelhamento

Foram substanciais os investimentos feitos no reaparelhamento ferroviário.

Dentre eles, avultam os seguintes: substituição de trilhos ao longo de 1 170 km de linha, instalação de 11 usinas para tratamento de dormentes, remodelação de traçado e alargamento de bitola em vários trechos.



Entraram em tráfego mais 56 locomotivas Diesel-elétricas e foram ultimadas as obras das oficinas de manutenção de Bauru, Diretor Pestana e São Francisco.

O parque de material rodante foi reforçado com a aquisição de 350 vagões de bitola estreita, 100 de bitola larga e com a recuperação de cerca de 500 vagões e carros.

Proseguiu-se, também, com os trabalhos de padronização de freios, substituindo-se, em 1 525 veículos, os freios a vácuo pelo sistema a ar comprimido.

Intensificaram-se as obras da ligação ferroviária Ambaí-Campos Elíseos que se destina a escoar a produção da Refinaria de Duque de Caxias, através de linha de bitola mista.

Na Viação Férrea do Rio Grande do Sul, prosseguiram as obras das Variantes Agulhas Negras-Herval, Santa

Maria Canabarro, Santa Maria-Arroio do Só e Jaguari-Santiago.

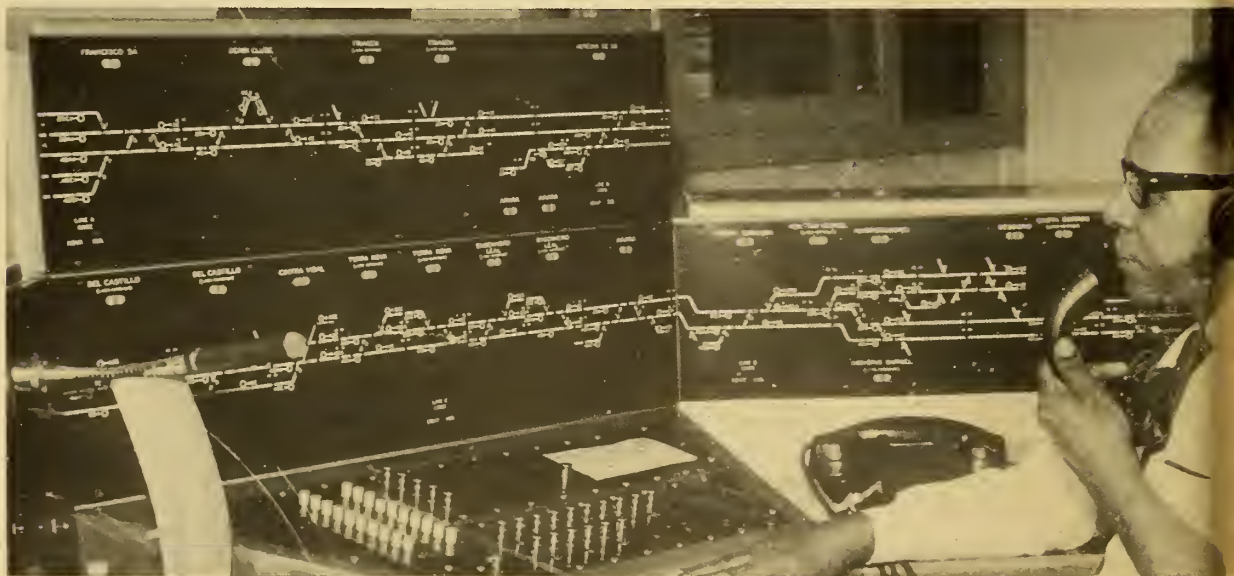
Tiveram início os trabalhos de remodelação da denominada Linha do Sal, que consiste no trecho Macau-Natal, da antiga E.F. Sampaio Correia, já incorporada à Rêde Ferroviária do Nordeste.

Continuaram as obras de alargamento de bitola na Central do Brasil e Rêde Mineira de Viação, nos trechos de Belo Horizonte a Corinto, de Itabirito a General Carneiro e de Divinópolis a Lavras.

Estão em pleno funcionamento as máquinas para soldagem elétrica de trilhos na Rêde Ferroviária do Nordeste, na E.F. Santos a Jundiaí, na Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina e na E.F. Central do Brasil.

O processo de soldagem de trilhos por alumínio termia continuou a ser utilizado com êxito, tendo a Empresa propiciado a fabricação, no País, do material especializado.

Em fase de conclusão se acha a instalação do Contrôre de Tráfego Centralizado (CTC) no Ramal de Paraopeba, devendo ser instalado mais 450 km de sinalização, pelo mesmo sistema, na Central do Brasil, já tendo sido, para tanto, adquiridos os respectivos equipamentos.



Os trechos eletrificados das áreas metropolitanas da Guanabara, de São Paulo e de Belo Horizonte receberam diversos melhoramentos.

Foram intensificados os trabalhos do "Ferry-Boat", que vai promover a conexão dos sistemas ferroviários situados ao norte e ao sul do rio São Francisco. Esta obra,

da maior importância, está sendo realizada entre Propriá e Colégio e proporcionará a ligação da Viação Férrea Federal Leste Brasileiro com a Rede Ferroviária do Nordeste, vale dizer a ligação ferroviária norte-sul do País. Espera-se que, no correr do segundo semestre de 1965, já conte a RFFSA com êsse grande melhoramento.

remodelação dos transportes ferroviários suburbanos do rio de janeiro

Intensas foram as atividades desenvolvidas nesses trabalhos, a cargo de uma Comissão especializada, completamente reestruturada de forma a poder melhor desempenhar a importante incumbência a seu cargo.

Dentre as obras realizadas, destaca-se o conjunto destinado ao lançamento de mais duas linhas na Central do Brasil, compreendendo: viaduto de 90 metros de extensão na Rua Figueira de Melo e elevado de 310 metros de extensão entre a Rua Figueira de Melo e o rio Trapicheiro; alargamento da faixa e preparo do leito, para o lançamento de duas linhas de bitola larga na E.F. Leopoldina, entre Triagem e Caxias; nova estação de Pedro Ernesto (Olaría) e aumento das plataformas de Ramos, Bonsucesso e Manguinhos; várias passagens superiores para pedestres e cêrca de 11 quilômetros de muros para vedação da faixa das linhas férreas.



Na via permanente, foi realizada completa remodelação, numa extensão de cêrca de 125 quilômetros, nos trechos compreendidos entre D. Pedro e Deodoro, Deodoro e Santa Cruz, Deodoro e Japeri e Francisco Sá e Belford Roxo.

Na E.F. Leopoldina, nos trechos em que a bitola foi alargada, os trilhos de 37 kg/m foram substituídos por trilhos de 57 kg/m.

Acelerou-se a fabricação dos 100 trens-unidades (300 carros) encomendados à indústria nacional, estando prevista para junho de 1965 a entrega das primeiras unidades e para princípios de 1967 a conclusão total da encomenda. Ao mesmo tempo, passou a Central do Brasil a contar com mais 30 trens elétricos, reparados e modernizados.

Foi ativamente atacada a eletrificação das linhas suburbanas da E.F. Leopoldina, esperando-se para julho de 1965 a conclusão do trecho Triagem-Penha Circular, primeira etapa do programa.

administração do pessoal

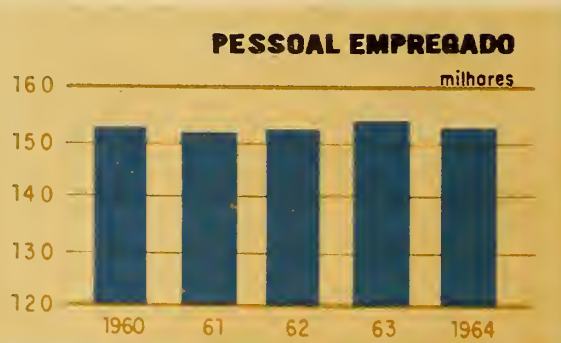
As atividades exercidas no campo da administração de pessoal foram das mais árduas, principalmente no que se refere à política salarial.

A situação apresentava-se extremamente grave a 31 de março de 1964. A partir de então, medidas enérgicas possibilitaram minorar as distorções na remuneração do pessoal. A Lei nº 4 345, de 26 de junho de 1964, consolidou as providências tomadas e determinou outras de caráter corretivo.

A aplicação do citado diploma legal, no alusivo às tabelas de vencimentos, acarretaria, no entanto, redução na remuneração de grande parte do pessoal ferroviário, motivo pelo qual, para obviar a situação, a Empresa sugeriu novo instrumento legal, conforme anteprojeto que submeteu à consideração das autoridades governamentais, do qual resultou a Lei nº 4 564, de 11 de dezembro de 1964. Puderam, como decorrência, ser reorganizadas as tabelas salariais, de conformidade com as diretrizes traçadas pela Administração, atendendo-se, dentro do possível, aos anseios dos seus servidores.

Acha-se em elaboração um Plano Geral de Remuneração, com vistas à uniformização da terminologia funcional e à padronização de vencimentos, nêle devendo-se consolidar o critério legal de zoneamento salarial.

Para coordenar, orientar e desenvolver as atividades compreendidas no âmbito dos serviços sociais, inclusive as relativas à higiene e segurança do trabalho, foi criado o Departamento de Assistência ao Ferroviário, cuja atuação se vem desenvolvendo de modo plenamente satisfatório, permitindo aplicar novos princípios de técnica assistencial.



Dentro da política adotada para preparo, aperfeiçoamento e readaptação da mão-de-obra, foi realizada a I Reunião Extraordinária de Coordenadores de Treinamento das diversas Unidades de Operação da RFFSA. Aprovaram-se as programações anuais para diversas Ferrovias, desenvolvendo as demais o treinamento de seu pessoal através de planos isolados. Consolidando a base financeira do treinamento, a RFFSA assinou novo acordo com o SENAI, reformulando o anterior. Passou, outrossim, a participar, como firma instituidora, da Fundação para Incremento da Administração e Gerência, objetivando ampliar o campo de aperfeiçoamento do pessoal de direção e chefia.

Em diversas Unidades de Operação deu-se continuidade aos trabalhos de seleção, iniciados em 1963, particularmente no que se refere a exames psicotécnicos do pessoal vinculado à segurança do tráfego. Em outras Unidades, como EFCB e EFL, o mesmo pessoal foi submetido a exames em organizações especializadas, com o fim de se manterem mais seguras as condições de trabalho. No mesmo campo de seleção, exames foram realizados na RFN, EFN, EFSJ, VFFLB, RVPSC, EFNOB e VFCO, para acesso ou recrutamento.

O aumento da produtividade técnica foi substancial, em decorrência da política de diminuição do pessoal empregado e de desenvolvimento dos transportes seguida pela Empresa. O resultado, cumpre assinalar, foi obtido, a despeito de sérios percalços, inclusive o de manter a RFFSA mais de 10 000 empregados em condições de aposentadoria, não obstante os esforços dispendidos no sentido de ver realizados os respectivos processos.

subsidiárias

AGEF — Essa subsidiária, no exercício de 1964, desenvolveu grande atividade no campo da exploração dos seus armazéns e silos, muito contribuindo para a regularização e escoamento da produção das regiões servidas pelas ferrovias da RFFSA.



Durante o ano de 1964, a AGEF construiu, em São Paulo, mais dois armazéns, com área de 3 270 m², e no Paraná, cinco casas para fiéis, com o fim de melhorar as condições de vigilância dos depósitos. Procedeu, ainda, à aquisição de terrenos em Colorado e Jaguapita e ao recebimento de outro, em Ibiporã, doado pela municipalidade local.

A reavaliação do ativo da Empresa elevou seu capital social para um bilhão novecentos e oitenta mil cruzeiros, absorvida parte dos lucros em suspenso de exercícios anteriores.

Constitui medida de relevo a criação de um órgão próprio para suprimento direto de derivados de petróleo à RFFSA, com indiscutíveis vantagens de redução de custo.

URBANIZADORA — Já no seu segundo ano de existência, a Urbanizadora Ferroviária S.A., outra Empresa filiada à RFFSA, tem em andamento, em fase de conclusão, o estudo sistemático do problema da casa própria dos ferroviários.

Dentre suas atividades, cumpre destacar a regularização de propriedades invadidas, como a da Ilha da Conceição; a construção do edifício-sede da RFFSA, que lhe poupará verbas consideráveis atualmente dispendidas com alugéis; a alienação de terrenos remanescentes de ramais antieconômicos extintos, bem como o aproveitamento das estações compreendidas nesses mesmos ramais.

Nos relatórios apresentados por suas respectivas Diretorias, melhor são conhecidos os resultados alcançados.

síntese das providências tomadas

- Aplicada a Lei nº 4 345, de 1964, com as distorções salariais já assinaladas, agravar-se-ia a situação do pessoal a serviço da Empresa, com redução nos salários de 70% dos servidores e aumento, apenas, nos salários dos 30% restantes.

- Conseguiu-se novo instrumento legal (Lei nº 4 564, de dezembro de 1964) com efeitos retroagindo a junho de 1964, através do qual se adotou sistemática justa e exequível, restabelecendo-se, ainda, o critério legal de zoneamento das diversas Ferrovias, segundo suas peculiaridades geo-econômicas, na fixação das tabelas de remuneração.



● Promoveram-se correções sensíveis e paulatinas, nos valôres das tarifas vigorantes no 1º trimestre de 1964, alcançando-se índices capazes de incrementar a receita industrial, sem perturbar a economia dos tradicionais usuários.

● Observou-se, rigorosamente, a política de supressão do empreguismo, sem criar desemprego no setor ferroviário, procurando-se conter os quadros de pessoal em suas justas proporções, inclusive através das aposentadorias.

● Aumento sensível da produtividade foi alcançado, em ambiente de compreensão e disciplina, por parte dos ferroviários, contribuindo para a reabilitação do conceito da RFFSA perante os usuários.

● Finalmente, obteve-se aumento significativo na tonelagem-quilômetro da carga geral transportada, não obstante os fatores que, durante o 1º trimestre, tanto comprometeram a boa ordem dos serviços, e a supresão de 2 441 quilômetros de linhas e ramais antieconômicos.





RESULTADOS DO EXERCÍCIO

situação patrimonial

O balanço do Ativo e Passivo apresentou, em 31 de dezembro de 1964, os seguintes totais em Cr\$ 1 000: Estradas incorporadas, 832 869 756; Estradas administradas, 47 366 946.

fundos e reservas

Destacam-se dos fundos e reservas, creditados durante o exercício, as provisões destinadas ao "aumento de capital" e os outros "fundos de reserva" para atender a finalidades específicas.

a) Fundos e reservas para aumento de capital:

Foram creditados, no exercício, à conta de fundos, as arrecadações seguintes em Cr\$ 1 000:

- Cota de 10% do imposto único de combustíveis e lubrificantes	23 070 647
- Taxa de melhoramentos	6 393 928

Encontra-se registrada, à conta de reservas diversas, para efeito de aumento de capital, a importância de 105 018 milhões de cruzeiros, correspondente ao saldo credor apresentado pela conta "lucros e perdas", em 31-XII-1964.

b) Fundos e reservas diversas:

Além dos fundos e reservas para aumento de capital, a Empresa creditou, durante o exercício, o seguinte em Cr\$ 1 000:

- Fundo p/ atender ao convênio com o SENAI	1 428 702
- Fundo de depreciações - bens destinados aos transportes	6 439 936
- Outros fundos	1 479 708

financiamentos

Para a realização do programa de reaparelhamento das Unidades de Operação, a RFFSA utilizou, até o exer

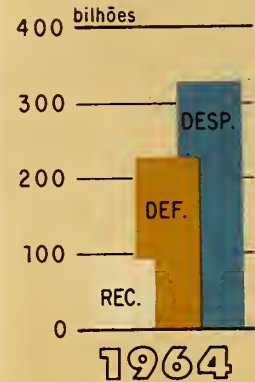
cício de 1964, inclusive, os seguintes valores: Financiamento (US\$ 1 000): concedidos, 213 753; entregues, 207 086. A mortização: (US\$ 1 000), 25 114; (Cr\$ 1 000), 16 231 668. Juros Pagos: (US\$ 1 000), 21 067; (Cr\$ 1 000), 11 560 100.

resultados do exercício ferroviário

Os resultados do exercício ferroviário, que se relacionam exclusivamente com as contas destinadas a apurar os fenômenos financeiros relativos à "operação ferroviária", podem ser assim resumidos:

ESPECIFICAÇÃO	EXERCÍCIO FERROVIÁRIO (CR\$ 1000)		
	RECEITA	DESPESA	DEFICIT
Estradas incorporadas	83 385 497	288 968 759	205 583 262
Estradas administradas ... (1)	8 342 193 (2)	34 578 213 (3)	26 236 020
Administração Central	-	2 626 006	2 626 006
TOTAL GERAL	(1) 91 727 690	(2) 326 172 978	(3) 234 445 288

(1) Inclusive 104 030 milhares de cruzeiros relativos à EFI e EFN. (2) Inclusive 1 957 792 milhares de cruzeiros relativos à EFI e EFN. (3) Inclusive 1 853 762 milhares de cruzeiros relativos à EFI e EFN.



resultados da gestão

A gestão do exercício, abrangendo os elementos do exercício ferroviário e os do grupo independente do exercício ferroviário, apresentou os seguintes resultados finais:

ESPECIFICAÇÃO	RESULTADOS (CR\$ 1000)		
	ESTRADAS INCORPORADAS	ESTRADAS ADMINISTRADAS	TOTAL
RECEITA	99 527 221	8 595 722	108 122 943
Do Exercício Ferroviário	83 385 497	8 342 193	91 727 690
Indep. do Exerc. Ferroviário ...	16 141 724	253 529	16 395 253
DESPESA	314 202 275	35 332 912	349 535 187
Do Exercício Ferroviário	291 594 765	34 578 213	326 172 978
Indep. do Exerc. Ferroviário ...	22 607 510	754 699	23 362 209
DEFICIT DO EXERC. FERROVIÁRIO	208 209 268	26 236 020	234 445 288
GESTÃO	214 675 054	26 737 190	241 412 244

execução financeira

Os recursos para execução financeira do exercício alcançaram ao total, em Cr\$ 1 000, de 322 085 004, consideradas apenas as operações centralizadas, realizadas pela Administração Central.

Esse total pode ser decomposto, segundo os recursos recebidos, do seguinte modo: (em Cr\$ 1 000) disponibilidades iniciais, 10 945 176; subvenções e auxílios, 286 005 194 e outros recursos, 25 134 634. Segundo os recursos fornecidos, o mesmo total discrimina-se de acordo com as seguintes principais parcelas: às Unidades de Operação, 287 421 521; na Administração Central, 28 514 870 e, em disponibilidades, 6 148 613.

investimentos

No exercício dispendeu-se, em investimentos, a cifra de 44,9 bilhões de cruzeiros.

A política de investimentos adotada no ano de 1964, de concentrar os recursos em obras que produzissem significativos aumentos de rentabilidade, com conseqüente redução nos custos da operação ferroviária, determinou que fôssem intensificadas as obras de remodelação da via permanente, prosseguimento dos serviços nas variantes, reforma e ampliação de pátios.

Por outro lado, não foi descuidado o reequipamento de material rodante, melhoria do serviço de sinalização e comunicação, visando ao atendimento da demanda de transporte, nas diversas Unidades do Sistema.

Ainda nas obras de remodelação e unificação dos Subúrbios do Rio de Janeiro, foram aplicados recursos substanciais, dada a relevância social que assume o transporte ferroviário naquela área.

aumento de capital

A Assembléia Geral, realizada em 29 de dezembro de 1964, aprovou o aumento de Cr\$ 59 346 897 628 (cincoenta e nove bilhões, trezentos e quarenta e seis milhões, oitocentos e noventa e sete mil, seiscentos e vinte e oito cruzeiros) no Capital da Empresa, mediante a incorporação de recursos provenientes das seguintes fontes: cotas do Imposto de Consumo sobre combustíveis e lubrificantes, resíduos de 1962, Taxa de Melhoramentos e Eletrificação, saldo da Conta

de Lucros e Perdas e variações patrimoniais positivas. Esse aumento de capital provém dos resultados relativos ao exercício social de 1963.

Com o aumento aprovado, o Capital Social da RFFSA passará a Cr\$ 170 893 360 000 (cento e setenta bilhões, oitocentos e noventa e três milhões, trezentos e sessenta mil cruzeiros), divididos em 151 818 235 ações ordinárias, pertencentes à União, e 19 075 125, pertencentes aos Estados e Municípios, todas do valor nominal de Cr\$ 1 000 cada uma, nominativas e integralizadas.

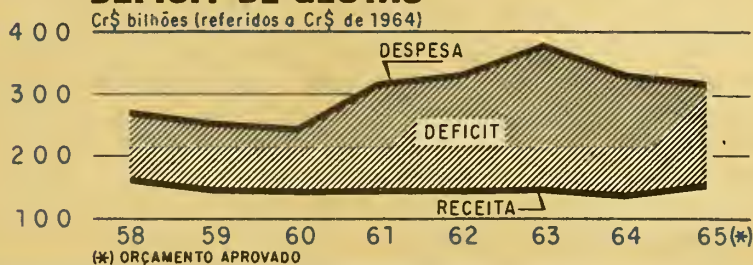
síntese dos resultados comparados com exercícios anteriores

EVOLUÇÃO DA RECEITA, DESPESA E DEFICIT DE GESTÃO PELOS BALANÇOS GERAIS A PARTIR DO 1º ANO DE RESULTADOS INTEGRAIS - 1958/64

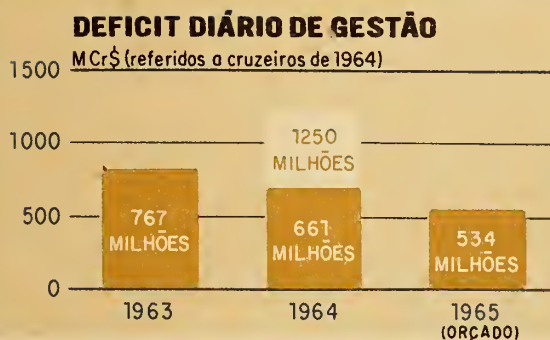
ANOS	RECEITA		DESPESA		DEFICIT		ÍNDICE GERAL DE PREÇOS	DEFICIT EM MOEDA DE 1964 (bilhões de cruzeiros)	COEF. DE EXPLO- RAÇÃO (B/A)
	VALORES NOMINAIS (bilhões de cruzeiros) (A)	%	VALORES NOMINAIS (bilhões de cruzeiros) (B)	%	DEFICIT NOMINAL (bilhões de cruzeiros)	%			
1958	11,0	-	21,6	-	10,6	-	8,1	131,0	2,0
1959	12,8	16	27,8	29	15,0	42	11,2	133,9	2,2
1960	15,6	22	35,4	27	19,8	32	14,5	136,6	2,3
1961	23,0	47	60,8	72	37,8	91	19,9	189,9	2,6
1962	33,8	47	102,1	68	68,3	81	30,1	226,9	3,0
1963	59,8	77	206,2	102	146,4	114	52,3	279,9	3,4
1964	108,1	81	349,5	69	241,4	65	100,0	241,4	3,2

NOTAS - I. Nos valores acima, estão incluídos, desde 1958, para efeitos de homogeneidade, os resultados relativos às Estradas que somente foram incorporadas à RFFSA em datas posteriores (VFRGS, EFSCt, E.F. Ilhéus e E.F. Nazaré). - II. As % se referem ao incremento, relativamente ao ano anterior. - III. Na coluna da Despesa, não estão incluídos os saldos dos créditos especiais relativos a um exercício e entregues no exercício seguinte, porquanto estes saldos não aparecem no Balanço, mas somente nas contas de Lucros e Perdas do exercício seguinte com "Superveniências passivas". O valor assinalado para 1964 inclui Cr\$ 4,7 bilhões, relativos a pagamento (contabilizado) com aposentados, onde a Rêde funciona como mero agente pagador.

EVOLUÇÃO DA RECEITA, DESPESA E DEFICIT DE GESTÃO



Os resultados da gestão, em 1964, segundo o Balanço Geral aprovado pela Comissão de Defesa dos Capitais Nacionais e pela Assembléia Geral, evidenciam:



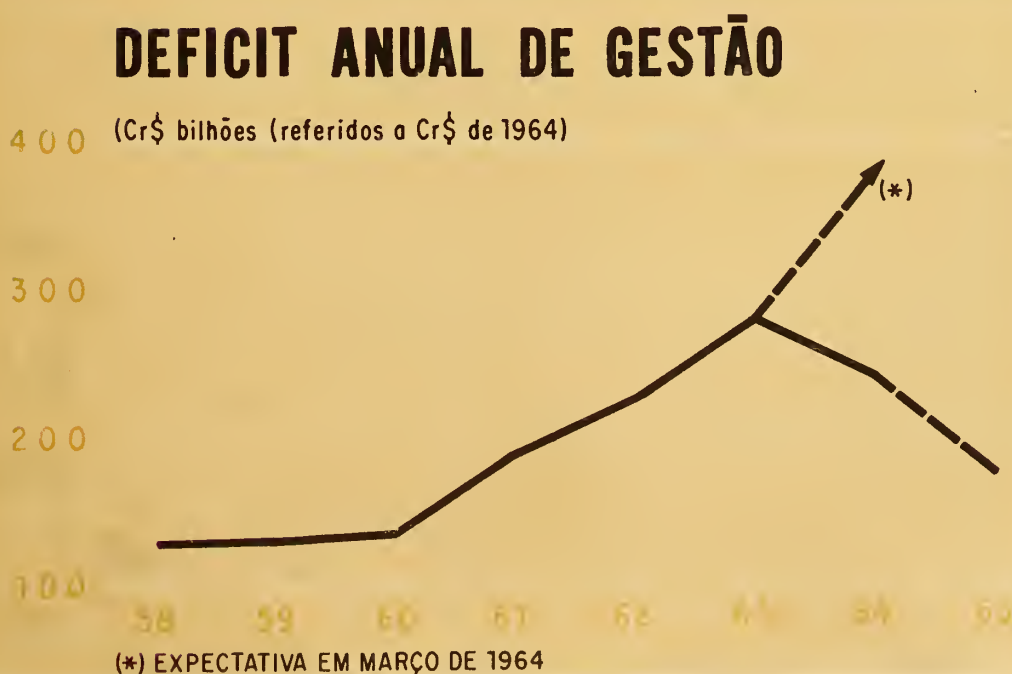
a) incremento de 81% na receita contra um aumento de 77% obtido em 1963, com base na apuração do exercício anterior;

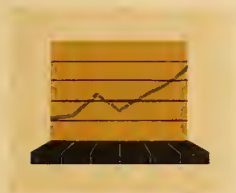
b) incremento de 69% na despesa, contra um aumento de 102% apurado em 1963, relativamente à despesa do ano anterior;

c) evolução de apenas 65% no deficit da gestão, comparativamente com o índice de 114% do exercício de 1963 em relação a 1962.

O deficit, com base na moeda de 1964, indica sensível redução, em termos reais, de Cr\$ 280 bilhões, em 1963, para Cr\$ 241 bilhões em 1964, quando as perspectivas, em março, na melhor das hipóteses, indicavam o seu nível em Cr\$ 443 bilhões.

O coeficiente de exploração, isto é, a relação da Despesa para a Receita, que em 1963 foi de 3,4, baixou para 3,2, quando a expectativa, em março de 1964, era para chegar-se ao fim do exercício com o coeficiente de 5,5.





PROGRAMA E PERSPECTIVAS PARA 1965

Dentre as providências postas em prática, visando ao exercício de 1965, cabe destacar a obtenção de orçamentos de custeio e investimentos, possibilitando rigoroso controle em sua execução, com o mérito de vincular o custeio e os investimentos aos resultados da política econômico-financeira do Governo Federal.

Note-se que, persistindo as práticas vigentes no primeiro semestre de 1964, o coeficiente de exploração deveria alcançar 5,5. No entanto, cumprindo-se o orçamento de custeio preparado para 1965, aquêle coeficiente será da ordem de 2,4, bem inferior aos dos exercícios anteriores e equivalente a menos da metade do previsto.

Outro aspecto que cumpre ressaltar, no programa estabelecido para 1965, concerne à especial atenção que o orçamento de capital dá às obras de recuperação de linhas de inquestionável potencialidade econômica, proporcionando, assim, maiores possibilidades de carrear transporte para a via férrea em trechos que, no momento, face às precárias condições de tráfego que apresentam, não comportam o pesado encargo de enfrentar a concorrência da rodovia.

Previu-se, ainda, no orçamento, a aquisição de sobressalentes para unidades elétricas e Diesel-elétricas, de forma a recuperar o material de tração que, durante longos anos, não pôde operar por carência desses sobressalentes.

Dentre as medidas de maior alcance, que estão sendo adotadas, para alívio de despesas e melhor atividade funcional da Empresa, deve ser citada a criação dos Sistemas Regionais, com a fusão, no todo ou em parte, de duas ou mais Unidades de Operação.

Assim, já se acham incorporadas:

- formando a Rêde Ferroviária do Nordeste, a antiga Rêde do mesmo nome e as Estradas de Ferro Sampaio Correia e Mossoró-Souza;
- integrando a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, as Estradas de Ferro Nazaré e Ilhéus;
- integrando a Rêde de Viação Cearense, a Estrada de Ferro Central do Piauí;
- constituindo a Viação Férrea Centro-Oeste, as antigas Rêde Mineira de Viação, a Estrada de Ferro Goiás e, ainda, a Estrada de Ferro Bahia e Minas.

Outros Sistemas Regionais estão com estudos em andamento para a constituição e implantação de sociedades subsidiárias.

Essas providências, aliadas às demais que a atual gestão vem promovendo, resultarão em sensível declínio do deficit real da Empresa que, em 1965, deverá alcançar importância inferior a Cr\$ 195 bilhões, em termos de moeda de 1964.

Deve-se acrescentar, por outro lado, que a política atualmente desenvolvida pela RFFSA, no que toca à aquisição de equipamentos, em moeda forte e na indústria nacional, redundará não só na melhoria do sistema operacional como, ainda, em estímulo à nossa já progressista indústria especializada.

Tôda a gama de providências, visando a recuperar a Rede Ferroviária Federal S.A., tomadas, como foram, com o necessário equilíbrio na aplicação de princípios e técnicas, leva à certeza de que o ano de 1965 será decisivo para a sua sobrevivência como empresa industrial.

Rio de Janeiro, 30 de março de 1965

HÉLIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO
Presidente

ASCÂNIO PEDRO DE FARIAS
Diretor

GERALDO SOARES DE ALBERGARIA
Diretor

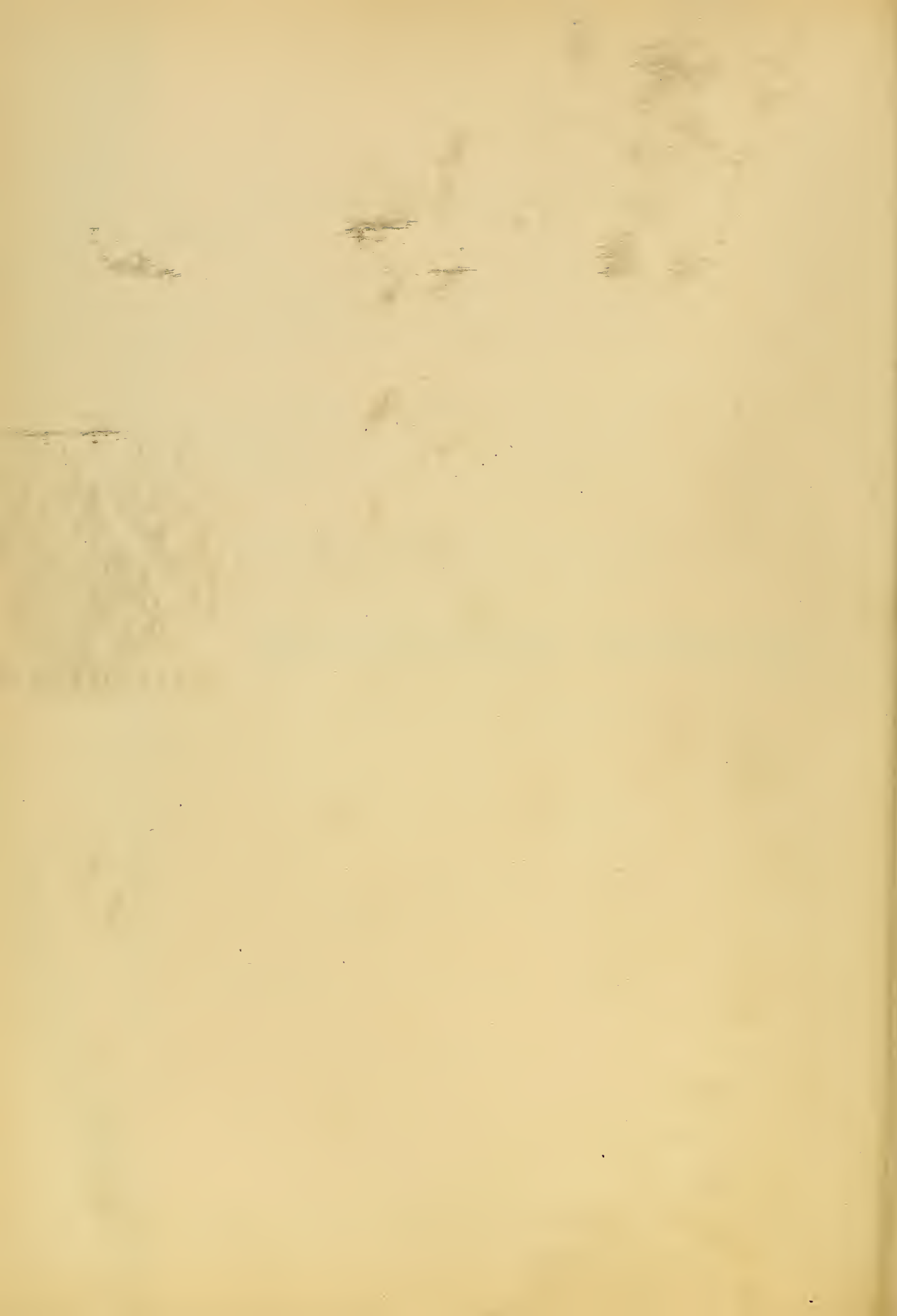
LAFAYETTE DE CASTRO FERREIRA BANDEIRA
Diretor

OTHON ALVARES DE ARAUJO LIMA
Diretor

SÉRGIO MARCONDES DE CASTRO
Diretor

NOTA - Deixa de subscrever o presente relatório o Diretor Manoel de Azevedo Leão em virtude de encontrar-se licenciado.

quadros estatísticos



EXTENSÃO DAS LINHAS EM TRÁFEGO — 1964

UNIDADES DE OPERAÇÃO	EXTENSÃO (km)					% DA EXTEN SÃO ELETRI FICADA SÔ BRE O TO TAL DAS LINHAS
	TOTAL	1,00m		1,60m		
		Total	Eletri ficada	Total	Eletri ficada	
EFMM	366	366	-	-	-	-
EFB	250	250	-	-	-	-
EFSLT	452	452	-	-	-	-
HVC	1 714	1 714	-	-	-	-
RFN	2 859	2 859	-	-	-	-
VFFLB	2 471	2 471	179	-	-	7,2
VFCO	(1) 4 001	(1) 4 001	512	-	-	12,8
EFL	2 667	2 667	-	-	-	-
EFCB	3 082	1 473	-	1 609	460	14,9
EF SJ	139	-	-	139	109	78,4
EFNOB	1 636	1 636	-	-	-	-
HVPSC	2 936	2 936	74	-	-	2,5
EFDTC	272	272	-	-	-	-
EFSCt	192	192	-	-	-	-
VFRGS	3 482	3 482	-	-	-	-
REFSA	(1) 26 519	(1) 24 771	765	1 748	569	5,0

(1) Inclusive 273km de bitola de 0,76m.

LOCOMOTIVAS EM TRÁFEGO - 1964

UNIDADES DE OPERAÇÃO	TOTAL	A VAPOR	DIESEL			ELÉTRICAS
			Elétri- cas	Hidráulicas	Mecâni- cas	
EFMM	10	10	-	-	-	-
EFB	14	10	4	-	-	-
EFSLT	10	7	3	-	-	-
RVG	38	3	34	1	-	-
RFN	98	68	30	-	-	-
VFFLB	89	40	39	-	2	8
VFCO	278	160	95	-	-	23
EFL	230	131	99	-	-	-
EFCB	367	103	233	-	-	26
EFSJ	85 (1)	19	51	-	-	15
EFNOB	74	10	64	-	-	-
RVPSC	163	53	106	-	-	4
EFDTC	28	28	-	-	-	-
EFSCt	15	13	2	-	-	-
VFRGS	243	134	66	13	-	-
RFFSA	1 742	819	831	14	2	76

(1) Loco-breques.

CARROS EM TRÁFEGO — 1964

UNIDADES DE OPERAÇÃO	TOTAL	CORREIO E BAGAGENS	PASSAGEIROS	DORMITÓRIOS	RESTAURANTES	OUTROS	CARROS MOTOR TRENDS-UNIDADE	AUTOMÓTIVIZES
EFMM	9	2	5	-	-	-	-	2
EFB	28	5	19	-	-	2	-	2
EFSLT	11	2	7	-	1	1	-	-
RVC	82	11	57	-	8	6	-	-
RFN	164	20	124	-	9	11	-	-
VFFLB	198	23	123	15	15	14	8	-
VFCO	374	82	203	25	20	34	7	3
EFL	442	44	341	27	13	13	-	4
EFGB	1 003	71	621	43	25	58	176	9
EF SJ	226	14	159	-	-	20	32	1
EFNOB	167	29	80	24	17	13	-	4
RVPSC	201	31	125	14	9	18	-	4
EFDTc	33	4	29	-	-	-	-	-
EFSCt	23	4	16	-	-	1	-	2
VFRGS	268	44	146	15	8	40	5	10
RFFSA	3 229	386	2 055	163	125	231	228	41

VAGÕES EM TRÁFEGO — 1964

UNIDADES DE OPERAÇÃO	TOTAL	ABERTOS	FECHADOS	PRANCHAS	ANIMAIS	OUTROS
EFMM	77	10	35	27	3	2
EFB	86	24	41	18	1	2
EFSLT	111	20	45	28	7	11
RVC	687	126	269	170	31	91
RFN	1 736	737	725	142	69	123
VFFLB	1 148	246	550	237	59	56
VFCO	3 247	936	1 598	319	340	54
EFL	2 905	853	1 681	166	153	52
EFGB	6 738	2 610	2 448	717	409	554
EFSJ	4 405	1 510	2 495	25	44	331
EFNOB	2 674	444	1 187	500	517	26
RVPSC	4 270	541	1 959	1 421	265	84
EFDTG	684	567	68	44	5	-
EFSCt	106	6	26	63	11	-
VFRGS	3 758	195	1 863	803	478	419
RFSA	32 692	8 825	14 990	4 680	2 392	1 805

PERCURSO DAS LOCOMOTIVAS — 1964

UNIDADES DE OPERAÇÃO	TOTAL	NATUREZA DAS LOCOMOTIVAS		
		A vapor	Diesel	Elétricas
Milhares de quilômetros				
EFMM	221	221	-	-
EFB	252	125	127	-
EFSLT	287	64	223	-
RVC	2 079	60	2 019	-
RFN	5 408	2 561	2 847	-
VFFLB	3 057	801	1 994	262
VFCO	8 711	1 691	6 364	656
EFL (1)	9 671	2 599	7 072	-
EFCEB	21 624	2 138	18 274	1 212
EFSSJ	4 698	-	2 629	2 069
EFNOB	6 874	214	6 660	-
RVPSC	13 254	1 383	11 431	440
EFDTIC	678	678	-	-
EFSCt	352	333	19	-
VFRGS	10 342	4 530	5 812	-
RFFSA	87 508	17 398	65 471	4 639

(1) Estimativa.

NÚMERO DE TRENS FORMADOS—1964

UNIDADES DE OPERAÇÃO	TOTAL	NATUREZA DOS TRENS		
		Passageiros	Mistos	Carga
	Unidade			
EFMM	1 022	-	417	605
EFB	1 675	901	259	515
EFSLT	455	294	-	161
RVC	14 533	4 573	2 096	7 864
RFN	57 782	25 066	8 044	24 672
VFFLB	35 626	24 118	4 125	7 383
VFCO	78 858	21 854	19 069	37 935
EFL	115 465	81 540	13 069	20 856
EFCEB	352 763	307 042	14 876	30 845
EFSJ	164 518	133 174	-	31 344
EFNOB	16 305	5 771	-	10 534
RVPSC	85 338	12 744	15 698	56 896
EFDIC	6 462	1 584	1 692	3 186
EFSCt	4 095	3 154	-	941
VFRGS	40 256	11 582	3 169	25 505
RFESA	975 153	633 397	82 514	259 242

PERCURSO DOS TRENS — 1964

UNIDADES DE OPERAÇÃO	TOTAL GERAL	NATUREZA DA TRACÇÃO			NATUREZA DOS TRENS		
		A va por	Diesel	Elétrica	Passageiros	Misto	Carga
Milhares de quilômetros							
EFMM (1)...	196	196	-	-	-	87	109
EFB	196	103	93	-	67	36	93
EFSLT	197	-	197	-	133	-	64
RVC	1 969	49	1 920	-	515	205	1 249
RFN	5 145	1 826	3 319	-	1 402	1 232	2 511
VFFLB	2 352	450	1 459	443	1 124	501	727
VFCO	8 466	1 147	(1) 6 304	(2) 1 015	2 558	2 413	3 495
EFL (3)....	7 966	1 196	6 770	-	5 702	1 365	899
EFGB (4)...	29 624	755	18 656	10 213	18 082	2 294	9 248
EFBJ (4)...	6 049	-	504	5 545	4 947	-	1 102
EFNOB	5 027	8	5 019	-	1 897	-	3 130
RVPSC	8 877	605	8 074	198	1 899	2 002	4 976
EFDTG	441	441	-	-	216	67	158
EFSCt	329	316	13	-	271	-	58
VFRGS (4)..	8 328	2 036	6 292	-	2 976	280	5 072
RFFSA ..	85 162	9 128	58 620	17 414	41 789	10 482	32 891

(1) Inclusive percurso dos auto-motores. - (2) Inclusive percurso dos carros-motores elétricos. - (3) Estimativa. - (4) Inclusive percurso dos trens-unidades.

PASSAGEIROS — 1964

UNIDADES DE OPERAÇÃO	PASSAGEIROS			PASSAGEIROS KM		
	Total	Interior	Subúrbio	Total	Interior	Subúrbio
	Milhares					
EFMM	67	67	-	7 353	7 353	-
EFB	264	112	152	10 558	6 565	3 993
EFSLT	219	219	-	30 423	30 423	-
RVC (1) ..	1 664	1 442	222	103 347	99 953	3 394
RFN	15 303	6 672	8 631	482 814	356 874	125 940
VFFLB	5 855	1 154	4 701	224 162	156 265	67 897
VFCO	4 621	4 123	498	334 814	324 659	10 155
EFL	35 848	11 388	24 460	796 965	545 937	251 028
EFCB	250 242	18 585	231 657	8 483 945	2 230 198	6 253 747
EFSJ	62 560	9 703	52 857	2 068 923	397 813	1 671 110
EFNOB	2 070	2 070	-	299 945	299 945	-
RVPSC	4 686	4 457	229	391 434	387 433	4 001
EFDTC	541	541	-	18 748	18 748	-
EFSCt	478	478	-	24 035	24 035	-
VFRGS	3 104	2 862	242	395 551	390 674	4 877
RFSA ..	387 522	63 873	323 649	13 673 017	5 276 875	8 396 142

(1) Estimativa.

BAGAGENS, ENCOMENDAS, ANIMAIS E MERCADORIAS — 1964

UNIDADES DE OPERAÇÃO	BAGAGENS E ENCOMENDAS		ANIMAIS		MERCADORIAS	
	Tone- ladas	Tonela- das km	Tone- ladas	Toneladas km	Toneladas	Toneladas km
	Milhares					
EFMM ..	1,0	251,9	0,5	173,2	29,2	9 092,0
EFB ...	1,3	106,8	0,0	3,9	51,0	9 044,4
EFSLT .	3,1	602,0	1,8	496,4	45,2	12 789,4
HVC (1)	27,2	2 365,0	21,5	5 133,8	276,9	92 754,0
EFN ...	56,7	10 199,1	54,7	13 082,5	1 778,8	245 287,9
VFFLB .	29,6	4 675,0	15,5	3 420,4	280,1	106 973,1
VFCO ..	25,4	3 912,8	70,3	25 234,6	1 597,1	529 003,2
EFL (1)	62,0	9 838,7	19,0	5 511,2	1 134,1	251 137,1
EFCEB ..	96,9	18 417,0	113,3	59 486,0	(2) 8 339,8	(2) 3 877 583,5
EFST ..	30,7	1 772,8	89,4	5 916,3	5 751,7	349 505,0
EFNOB .	25,4	12 684,8	184,8	100 596,9	763,3	498 059,9
HVPSC .	24,5	11 613,6	39,7	22 345,9	2 883,6	1 235 676,5
EFDTIC .	2,1	102,5	0,1	7,1	2 236,7	129 305,6
EFSCt .	2,0	164,9	2,4	311,3	44,1	4 598,9
VERGS .	30,7	8 958,3	148,6	70 296,7	1 627,3	754 676,9
RFFSA	418,6	85 665,2	761,6	312 016,2	(2) 26 838,9	(2) 8 105 487,4

(1) Estimativa. - (2) Resultados não comparáveis com os publicados em anos precedentes, face à retificação dos dados da EFCEB, relativos a transporte de mercadorias. Introduzidas as correções, verifica-se respectivamente, para a RFFSA em 1963 e 1964: Toneladas 26 736 700 e 26 838 900 e Toneladas km, 7 762 558 000 e 8 105 487 400.

PERCURSO MÉDIO — 1964

UNIDADES DE OPERAÇÃO	PASSAGEIROS		BAGAGENS E ENCOMENDAS	ANIMAIS	MERCADORIAS
	Interior	Subúrbio			
	Quilômetros				
EFMM	110	-	229	346	311
EFB	59	26	82	10	177
EFSLT	139	-	194	276	283
RVC	69	15	110	239	335
RFN	53	15	180	239	138
VFFLB	135	14	158	221	382
VFCO	79	20	154	359	331
EFL	48	10	159	290	221
EFCB	120	27	190	525	465
EFSJ	41	32	58	66	61
EFNOB	145	-	499	544	653
RVPSC	87	17	474	563	429
EFDIC	35	-	49	71	58
EFSCt	50	-	82	130	104
VFRGS	137	20	292	473	464
RTFSA	83	26	205	410	302

UNIDADES DE TRÁFEGO - 1962/64

UNIDADES DE OPERAÇÃO	MILHÕES DE UNIDADES DE TRÁFEGO		
	1962	1963	1964
EFMM	19	11	17
EFB	15	25	20
EFS LT	28	32	44
RVC	198	237	204
RFN	628	692	751
VFFLB	314	323	339
VFCO	892	884	893
EFL	1 235	1 108	1 064
EFCB	13 030	12 552	12 440
EFSJ	2 404	2 363	2 426
EFNOB	865	883	911
RVFSC	1 535	1 643	1 661
EFDTC	161	153	148
EFSCt	26	27	29
VFRGS	1 285	1 297	1 229
RFSA	22 635	22 230	22 176

NOTA - Diminuição paulatina consequente do decréscimo de tráfego de passageiros.

DENSIDADE MÉDIA DE TRÁFEGO — 1964

UNIDADES DE OPERAÇÃO	MILHARES DE T KM ÚTEIS POR KM DE LINHA				
	Total	Passageiros	Mercadorias	Bagagens e encomendas	Animais
EFMM	28	2	25	1	0
EFB	40	4	36	0	0
EFSLT	37	6	29	1	1
RVC	64	5	54	2	3
RFN	109	14	86	4	5
VFFLB	49	8	38	2	1
VFCO	147	8	132	1	6
EFL (1)	125	25	94	4	2
EFGB (2)	1 490	207 (2)	1 258	6	19
EFBJ	3 669	1 099	2 514	13	43
EFNOB	390	18	304	7	61
RVPSC	445	12	421	4	8
EFDTC	482	6	476	0	0
EFSCt	38	11	24	1	2
VFRGS	250	10	217	3	20
RFFSA	(2) 361	40 (2)	306	3	12

(1) Estimativa. - (2) Resultados não comparáveis com os dos anos precedentes, face à retificação de dados da EFGB, relativos a transporte de mercadorias. (Vide Quadro da pág. 31).

CONSUMO DE COMBUSTÍVEL E ENERGIA ELÉTRICA — 1964

UNIDADES DE OPERAÇÃO	LENHA	CARVÃO	ÓLEO DIESEL	ÓLEO COM BUSTÍVEL	ENERGIA ELÉTRICA (1 000 kWh)
	Toneladas				
EFMM	19 282	-	31	-	-
EFB	14 384	-	208	59	-
EFSLT	7 918	-	456	-	-
RVC	4 871	-	3 548	-	-
RFN	6 409	-	7 899	37 732	-
VFFLB	21 249	-	5 135	11 014	3 762
VFCO	27 159	5 676	22 205	25 436	9 688
EFL	30 578	9 208	15 596	18 103	-
EFCB	305	36 055	61 595	8 005	171 356
EFSJ	-	-	3 711	19 575	64 581
EFNOB	19 218	-	16 863	-	-
RVPSC	99 108	8 679	23 319	-	2 485
EFDTC	421	31 896	-	-	-
EFSCt	5 971	-	36	2 901	-
VFRGS	27 358	7 267	18 486	66 442	-
RFFSA	284 231	98 881	179 088	189 267	251 872

TRABALHO REALIZADO POR CARRO ANO-1962/64

UNIDADES DE OPERAÇÃO	MILHÕES DE PASSAGEIROS KM POR CARRO ANO		
	1962	1963	1964
EFMM	0,77	0,31	1,05
EFB	0,39	0,64	0,56
EFSLT	3,21	2,71	4,35
HVC	1,33	1,38	1,81
RFN	2,91	3,56	3,71
VFRFB	1,07	1,21	1,54
VFCO	1,38	1,41	1,41
EFL	2,38	2,45	2,14
EFCEB	10,16	11,40	9,99
EF SJ	9,40	9,51	10,78
EFNOB	1,93	2,16	2,78
HVPSC	2,25	2,52	2,74
EEDTC	0,70	0,71	0,65
EFSCt	1,20	1,21	1,34
VFRGS	1,82	2,03	2,25
EFFSA	5,32	5,66	5,49

NOTA - Dados calculados com base em carros para transporte exclusivo de passageiros.

TRABALHO REALIZADO POR VAGÃO ANO - 1962/64

UNIDADES DE OPERAÇÃO	MILHARES DE TONELADAS KM ÚTEIS POR VAGÃO ANO		
	1962	1963	1964
EFMM	156,53	116,92	123,60
EFB	27,95	78,40	106,45
EFSLT	76,91	94,40	125,12
RVC	228,49	228,41	146,14
RFN	115,95	138,99	149,54
VFFLB	122,00	124,23	100,23
VFCO	170,29	159,76	171,90
EFL	120,45	100,67	91,73
EFCB	469,03	520,98	587,04
EFSJ	87,53	86,99	81,09
EFNOB	231,11	224,93	228,62
RVPSC	277,27	277,52	297,34
EFDTc	203,51	203,30	189,20
EFSCt	34,93	26,82	47,88
VFRGS	190,43	234,11	221,91
RFFSA	236,65	246,34	260,10

PESSOAL EMPREGADO — 1963/64

UNIDADES DE OPERAÇÃO	NÚMERO DE EMPREGADOS				
	1963	1964			
		Total	Efetivos	CLT	Outras
EFMM	808	854	632	222	-
EFB	593	541	531	10	-
EFSLT	1 441	1 408	1 176	182	50
HVC	4 889	4 907	3 852	1 055	-
EFN	12 422	12 226	9 716	2 433	77
VFFLB	8 029	(1) 8 789	6 437	2 352	-
VFCO	15 058	14 765	13 478	1 277	10
EFL	19 808	19 708	2 088	17 500	-120
EFCB	46 670	46 001	39 086	6 915	-
EFSJ	7 584	7 087	416	6 671	-
EFNOB	7 679	8 520	6 744	1 776	-
RVPSC	11 535	11 508	10 596	859	53
EFDTC	1 273	1 264	1 002	261	1
EFSCt	541	533	517	16	-
VFRGS	15 671	15 323	13 622	1 668	33
EFFSA	154 001	(1) 153 434	109 893	43 197	344

(1) Inclusive 731 empregados transferidos das Estradas de Ferro Ilhéus e Nazaré.

RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - 1964

UNIDADES DE OPERAÇÃO	RECEITA (Cr\$ 1 000)			
	Dos transportes	Complementar dos transportes	Acessória dos transportes	Total
RFFSA				
EFMM	221 284	1 758	9 376	232 418
EFB	122 416	3	39 571	161 990
EFSLT	259 392	1 034	4 800	265 226
RVC	1 445 280	19 351	18 160	1 482 791
RFN	4 495 620	45 160	74 031	4 614 811
VFFLB	1 862 349	3 496	68 967	1 934 812
VFCO	5 465 777	343 245	183 528	5 992 550
EFL	4 966 213	70 885	20 758	5 057 856
EFCEB	30 250 559	1 521 105	447 758	32 219 422
EFSSJ	10 621 885	1 655 529	229 740	12 507 154
EFNOB	6 022 379	6 483	142 027	6 170 889
RVFSC	10 374 251	242 248	290 510	10 907 009
EFDTG	1 827 692	426	10 451	1 838 569
Total	77 935 097	3 910 723	1 539 677	83 385 497
ADMINISTRADAS PELA RFFSA				
EFSCt	106 782	15 806	16 284	138 872
VFRGS	7 092 080	411 886	595 325	8 099 291
Total	(1) 7 198 862	(1) 427 692	(1) 611 609	(2) 8 342 193
TOTAL GERAL	(1) 85 133 959	(1) 4 338 415	(1) 2 151 286	(2) 91 727 690

(1) Exclusivo os dados relativos à EFI e EFN. - (2) Inclusive 104 030 milhares de cruzeiros relativos à EFI e EFN.

DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - 1964
1. DISCRIMINAÇÃO SEGUNDO OS ELEMENTOS DE CUSTO

UNIDADES DE OPERAÇÃO	DESPESA (Cr\$ 1 000)			
	Pessoal	Material	Diversos	Total
RFFSA				
EFMM	1 173 172	217 862	146 006	1 537 040
EFB	1 131 401	175 913	137 650	1 444 964
EFSLT	2 225 690	321 809	321 730	2 869 229
RVC	8 037 891	1 176 570	959 084	10 173 545
EFM	20 008 637	3 833 819	3 267 421	27 109 877
VFFLB	12 596 315	1 183 050	2 292 981	16 072 347
VFCO	21 310 166	4 326 981	3 286 301	28 923 448
EFL	31 149 937	3 811 273	3 322 499	39 283 709
EFCE	67 912 259	11 642 277	18 951 631	98 506 167
EFSJ	11 597 648	2 603 326	4 563 787	18 764 761
EFNOB	10 958 243	2 790 834	2 349 677	16 098 754
RVPSC	17 546 431	4 242 224	4 152 018	25 940 673
EFDTG	1 810 813	974 586	458 846	3 244 245
Total	207 458 604	37 300 524	44 209 631	288 968 759
ADMINISTRADAS PELA RFFSA				
EFSCt	870 429	198 783	104 791	1 174 003
VFRGS	22 457 089	6 364 473	2 624 856	31 446 418
Total	(1) 24 941 430	(2) 6 732 024	(3) 2 904 759	(4) 34 578 213
Administração Central	1 975 852	77 662	572 492	2 626 006
TOTAL GERAL	(1) 234 375 886	(2) 44 110 210	(3) 47 686 882	(4) 326 172 978

(1) Inclusive 1 613 912 milhares de cruzeiros relativos a EFI e EFN. - (2) Inclusive 168 768 relativos a EFI e EFN. - (3) Inclusive 175 112 milhares de cruzeiros relativos a EFI e EFN. - (4) Inclusive 1 957 792 milhares de cruzeiros relativos a EFI e EFN.

DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - 1964

2. DISCRIMINAÇÃO SEGUNDO A APLICAÇÃO

UNIDADES DE OPERAÇÃO	DESPESA (Cr\$ 1 000 000)					Total
	Conservação da via permanente e instalação	Mantenção do equipamento dos transportes	Custeio do Depto Comercial	Custeio do tráfego, movimento e tração	Custeio da Administração Central	
RFFSA						
EFMM	419	254	-	504	360	1 537
EFB	300	499	-	391	255	1 445
EFSLT	950	666	-	616	637	2 869
RVC	2 628	2 257	-	3 325	1 964	10 174
RFN	6 527	4 831	56	11 077	4 619	27 110
VFFLB	4 352	2 977	28	6 274	2 441	16 072
VFCO	7 279	5 068	207	11 031	5 338	28 923
EFL	9 421	6 207	217	15 095	7 344	38 284
EFCEB	23 672	23 433	109	34 416	16 876	98 506
EFSJ	3 681	4 100	159	8 369	2 456	18 765
EFNOB	3 341	3 987	119	6 537	2 115	16 099
RVFSC	6 596	5 198	126	10 878	3 143	25 941
EFDTC	669	978	-	1 264	333	3 244
Total	69 835	60 455	1 021	109 777	47 881	288 969
ADMINISTRADAS PELA RFFSA						
EFSCt	299	156	-	503	216	1 174
VFRGS	7 049	5 387	248	14 847	3 915	31 446
Total	(1) 7 348	(1) 5 543	(1) 248	(1) 15 350	(1) 4 131	(2) 34 578
Administração Central .	-	-	-	-	2 626	2 626
TOTAL GERAL	(1) 77 183	(1) 65 998	(1) 1 269	(1) 125 127	(1) 54 638	(2) 326 173

(1) Exclui os dados relativos à EFI e EFN. - (2) Inclusive 1 958 milhões de cruzeiros relativos à EFI e EFN.

RECEITA, DESPESA E DEFICIT DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - 1964

UNIDADES DE OPERAÇÃO	RECEITA (Cr\$ 1 000)	DESPESA		DEFICIT	
		Cr\$ 1 000	% em relação a receita	Cr\$ 1 000	% em relação a receita
RFFSA					
EFMM	232 418	1 537 040	661,3	1 304 622	561,3
EFB	161 990	1 444 964	892,0	1 282 974	792,0
EFSLT	265 226	2 869 229	1 081,8	2 604 003	981,8
RVC	1 482 791	10 173 545	686,1	8 690 755	586,1
EFN	4 614 811	27 109 877	587,4	22 495 066	487,4
VFFLB	1 934 812	16 072 347	830,6	14 137 535	730,6
VFCO	5 992 550	28 923 448	482,6	22 930 893	382,6
EFL	5 057 856	38 283 709	756,9	33 225 853	656,9
EFCB	32 219 422	98 506 167	308,8	66 286 745	205,7
EFSJ	12 507 154	18 764 761	150,0	6 257 607	50,0
EFNOB	6 170 889	16 098 754	260,8	9 927 865	160,8
RVPSC	10 907 009	25 940 673	237,8	15 033 664	137,8
EFDIC	1 838 569	3 244 245	176,4	1 405 575	76,4
Total	83 385 497	288 968 759	346,5	205 583 262	246,5
ADMINISTRADAS PELA RFFSA					
EFSCt	138 872	1 174 003	845,3	1 035 131	745,3
VFRGS	8 099 291	31 446 418	388,2	23 347 127	288,2
Total	(1) 8 342 193	(2) 34 578 213	414,4	(3) 26 236 020	314,4
Administração Central .	-	2 626 006	-	2 626 006	-
TOTAL GERAL	(1) 91 727 690	(2) 326 172 978	355,5	(3) 234 445 288	255,5

(1) Inclusive 104 030 milhares de cruzeiros relativos à EFI e EFN. - (2) Inclusive 1 957 792 milhares de cruzeiros relativos à EFI e EFN. - (3) Inclusive 1 853 762 milhares de cruzeiros relativos à EFI e EFN.

COMPARAÇÃO ORÇAMENTÁRIA - 1963/64
1. RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

UNIDADES DE OPERAÇÃO	1963 Realizada	1964				1965	
		Orçada	Realizada	Variação %		Orçada Cr\$ 1 000 000	Variação em relação a reali- zada em 1964
	Em rela- ção a orçada			Em rela- ção a 1963			
RFFSA							
EFMM	126	159	232	+ 46,1	+ 83,7	354	+ 52,1
EFB	79	170	162	- 4,6	+ 104,6	-	-
EFSLT	112	131	265	+ 102,0	+ 136,3	680	+ 156,5
RVC	1 033	1 214	1 483	+ 22,1	+ 43,5	2 686	+ 81,2
RFN	2 368	2 732	4 615	+ 68,9	+ 94,9	7 829	+ 69,6
VFFLB	1 228	1 369	1 935	+ 41,3	+ 57,6	2 477	+ 28,0
VFCO	3 644	8 901	5 993	- 32,7	+ 64,4	16 316	+ 172,2
EFL	2 763	5 435	5 058	- 6,9	+ 83,0	11 762	+ 132,5
EFCEB	17 226	30 022	32 219	+ 7,3	+ 87,0	71 006	+ 110,4
EFSSJ	9 261	13 957	12 507	- 10,4	+ 35,1	23 051	+ 84,3
EFNOB	3 580	5 654	6 171	+ 9,1	+ 72,4	11 185	+ 81,3
RVPSC	5 978	8 066	10 907	+ 35,2	+ 82,5	19 945	+ 82,9
EFDTIC	793	1 976	1 839	- 7,0	+ 131,8	2 641	+ 43,7
Total	48 191	79 786	83 386	+ 4,5	+ 73,8	169 932	+ 103,8
ADMINISTRADAS PELA RFFSA							
EFSGT	55	68	139	+ 103,3	+ 150,4	303	+ 118,4
VFRGS	4 839	7 458	8 099	+ 8,6	+ 67,4	15 489	+ 91,2
Total	4 894	7 526	8 238	+ 9,5	+ 68,3	15 792	+ 91,7
TOTAL GERAL	(1) 53 085	(2) 87 312	(3) 91 624	+ 4,9	+ 72,6	185 724	+ 102,7

(1) Exclusive 63 milhões de cruzeiros relativos à EFI e EFN. - (2) Exclusive 94 milhões de cruzeiros relativos à EFI e EFN. - (3) Exclusive 104 milhões de cruzeiros relativos à EFI e EFN.

COMPARAÇÃO ORÇAMENTÁRIA - 1963/64
2. DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

UNIDADES DE OPERAÇÃO	1963 Realizada	1964				1965	
		Orçada	Realizada	Variação %		Orçada	Varia- ção em relação a reali- zada em 1964
	Cr\$ 1 000 000			Em rela- ção a orçada	Em rela- ção a 1963		
RFFSA							
EFMM	985	1 244	1 537	+ 23,5	+ 56,1	2 141	+ 39,3
EFB	848	1 560	1 445	- 7,4	+ 70,4	1 191	- 17,6
EFSIT	1 452	2 148	2 869	+ 33,6	+ 97,6	3 893	+ 35,7
RVC	5 554	7 314	10 174	+ 39,1	+ 83,2	13 702	+ 34,7
RFN	14 838	20 087	27 110	+ 35,0	+ 82,7	33 069	+ 22,0
VFFLB	9 240	15 357	16 072	+ 4,7	+ 73,9	23 728	+ 47,6
VFCO	16 194	31 595	28 923	- 8,5	+ 95,8	47 474	+ 64,1
EFL	23 651	36 375	38 284	+ 5,2	+ 61,9	51 178	+ 33,7
EFCEB	58 188	79 275	98 506	+ 24,3	+ 69,3	138 051	+ 40,1
EFSJ	12 263	20 948	18 765	- 10,4	+ 53,0	25 883	+ 37,9
EFNOB	8 694	13 583	16 099	+ 18,5	+ 85,2	24 325	+ 51,1
RVFSC	14 386	21 874	25 941	+ 18,6	+ 80,3	34 985	+ 34,9
EFDTC	1 778	2 537	3 244	+ 27,9	+ 82,5	4 737	+ 46,0
Total	168 071	253 897	288 969	+ 13,8	+ 71,9	404 357	+ 39,9
ADMINISTRADAS PELA RFFSA							
EFSCt	626	997	1 174	+ 17,7	+ 87,6	1 722	+ 46,7
VFRGS	21 241	28 636	31 446	+ 9,8	+ 48,0	45 655	+ 45,2
Total	21 867	29 633	32 620	+ 10,1	+ 49,2	47 377	+ 45,2
TOTAL GERAL (1) ...	(2) 189 938	(3) 283 530	(4) 321 589	+ 13,4	+ 69,3	451 734	+ 40,5

(1) Exclusive Administração Central da RFFSA. - (2) Exclusive 1 225 milhões de cruzeiros relativos a EFI e EFN. - (3) Exclusive 1 978 milhões de cruzeiros relativos a EFI e EFN. - (4) Exclusive 1 958 milhões de cruzeiros relativos a EFI e EFN.

quadros financeiros

BALANÇO GERAL DO ATIVO E PASSIVO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1964

A T I V O

P A S S I V O

I M O B I L I Z A D O

N ã O E X I G Í V E L

INVESTIMENTOS

5 000 - Linhas Férreas e Equipamentos dos Transportes	96 481 463 746
5 002 - Melhoramentos de Linhas Férreas e do Equipamento dos Transportes	1 111 595 475
5 003 - Renovação de Bens Patrimoniais	2 077 339 449
5 004 - Investimentos Custeados por Quotas de Aparelhamento ou Reparelhamento	2 594 379 658
5 005 - Bens Estranhos ao Serviço de Transportes	2 752 180 769
5 006 - Títulos da Dívida Pública	3 254 132
5 007 - Títulos de Renda Diversas	3 053 900
5 008 - Bens Excluídos do Serviço Ferroviário	1 772 519
5 009 - Investimentos em Empresas Filhadas ou Associações	639 985 600
5 018 - Obras ou Aquisições em Andamento	81 404 353 200
5 019 - Outros Investimentos	1 615 035 674
D I S P O N Í V E L	188 684 414 122
5 020 - Caixa Geral	2 852 591 926
5 021 - Pagadoria (ou Agentes Pagadores)	6 672 578 929
5 022 - Estações, Contas de Caixa	4 160 679
5 023 - Renda em Trânsito	1 373 220 235
5 024 - Bancos e Correspondentes	12 048 197 651
5 029 - Valores Disponíveis Diversos	1 000 681

VALORES PARA FINS ESPECIAIS

5 050 - Depositários do Fundo de Melhoramentos	30 891 963
5 051 - Depositários do Fundo de Renovação Patrimonial	36 906 533
5 052 - Depositários de Quotas de Aparelhamento ou Reparelhamento	749 246
5 053 - Depositários de Reservas e Fundos Diversos	50 254 833
5 056 - Depositários de Cauções do Pessoal	5 292 980 870
5 059 - Valores para Fins Especiais Diversos	5 411 783 445

R E A L I Z A V E L

A CURTO PRAZO

VALORES REALIZÁVEIS

5 030 - Diversos Responsáveis	801 988 800
5 031 - Materiais nos Almozaridos e Depósitos	38 902 364 543
5 032 - Materiais em Trânsito	70 149 934 943
5 033 - Obras Novas em Laboração nas Oficinas	1 333 243 156
5 034 - Títulos a Receber	833 230 137
5 037 - Depósitos Especiais e Cauções	3 684 205 813
5 036 - Bens em Poder de Terceiros	2 226 041 412
5 038 - Tráfego Mútuuo - Débito	7 604 006 221
5 039 - Receita a Receber	4 459 489 816
5 039 - Receita a Liquidar ou Regularizar	399 174 634

5 100 - C A P I T A L

5 100 - C A P I T A L

111 548 125 962

F U N D O S

5 109 - Fundos Diversos

49 880 574 064

5 150 - Fundo de Depreciação - Bens Destinados aos Transportes

16 388 563 495

LUCROS E RESERVAS

5 174 - Reservas Diversas

105 017 798 410

1 - Para Aumento de Capital

105 017 798 410

2 - Outras Reservas

-

105 017 798 410

LUCROS DIFERIDOS

5 160 - Provisões para Riscos

485 548 245

5 161 - Provisões Diversas

10 838 112

5 169 - Contas Diversas a Liquidar

15 974 357 219

16 470 743 576

E X I G Í V E L

A LONGO PRAZO

RESPONSABILIDADES ESPECIAIS

5 112 - Quotas de Aparelhamento ou Reparelhamento

1 665 299 372

5 113 - Responsabilidades Especiais Diversas

19 455 083 458

21 120 382 830

RESPONSABILIDADES A LONGO PRAZO

5 115 - Empresas Filhadas ou Associadas - Crédito

102 407 868 432

5 119 - Responsabilidades a Longo Prazo - Diversas

8 914 395

102 416 782 827

RESPONSABILIDADES COM GARANTIAS ESPECIAIS

5 120 - Credores Hipotecários

3 645 803 089

5 129 - Credores com Garantias Especiais Diversas

265 145 649 173

268 791 452 262

A CURTO PRAZO

5 130 - Títulos a Pagar

25 898 488

5 131 - Pessoal a Pagar

10 275 264 038

5 132 - Vencimentos e Salários não Reclamados

728 247 817

5 133 - Contas a Pagar

21 093 159 462

5 134 - Juros a Pagar

4 283 938 525

BALANÇO GERAL DO ATIVO E PASSIVO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1964 (concl.)

A T I V O

5 040 - Juros e Dividendos a Receber	6 345 359
5 041 - Aluguéis a Receber	5 699 436
5 042 - União Federal	5 195 973 076
5 043 - Antarcas e Territórios Federais	783 873 941
5 044 - Estados e Municípios	1 350 364 723
5 045 - Empresas Filiaidas ou Associadas - Débito ..	181 794 677 828
5 049 - Contas Devedoras Diversas	384 161 988 403
RESULTADO PENDENTE	
VALORES DIFERIDOS E AMORTIZÁVEIS	
5 060 - Despesas Antecipadas	21 658 741 149
5 062 - Prejuízo pelo Abandono de Linhas Férreas ..	215 876 674
5 064 - Contas Duvidosas ou Incobráveis	3 484 426
5 065 - Juros Durante a Construção	14 921 443 867
5 067 - Prejuízos Amortizáveis Diversos	113 049 547
5 068 - Valores Diferidos e Amortizáveis - Diversos	127 138 712 332

CONTAS DE RETIFICAÇÃO DO PASSIVO

5 079 - Contas Diversas de Retificação do Passivo ..	2 000
TOTAL DO ATIVO REAL	<u>765 261 246 066</u>

C O M P E N S A D O

ATIVO DE COMPENSAÇÃO

5 080 - Títulos Recebidos em Caução	65 926 743
5 081 - Títulos de Seguro de Fidelidade Funcional ..	290 599 756
5 082 - Fianças e Garantias Recebidas de Terceiros	1 085 222 686
5 083 - Bens de Terceiros	281 813 407
5 089 - Valores Ativos de Compensação Diversos	65 579 167 876

CONTAS DE RISCOS

5 091 - Avaliações Endossos da Empresa	305 779 520
TOTAL GERAL	<u>832 869 756 054</u>

(Ass) ANTONIO P.L. TEIXEIRA DE FREITAS
SUPERINTENDENTE GERAL ADMINISTRATIVO

(Ass) LICURGO LUIZ SERRA
CHEFE DO DEPARTAMENTO DE CONTABILIA
Contador CRC-GB - 2 590

P A S S I V O

5 136 - Aluguéis a Pagar	8 039 771
5 139 - Tráfego Mútuo - Crédito	7 488 207 399
5 140 - Credores por Depósitos	2 755 621 275
5 141 - Credores por Cauções em Dinheiro	619 380 852
5 142 - Credores por Empréstimos	132 840 002
5 143 - Créditos não Reclamados	156 034 932
5 144 - Instituições de Previdência e Assistência Social ..	12 224 030 575
5 149 - Credores Diversos	12 648 025 429

RESULTADO PENDENTE

5 102 - Despesas	1 090 355 508
5 159 - Contas Diversas de Retificação do Ativo ..	97 778 567
TOTAL DO PASSIVO REAL	<u>765 261 246 066</u>

C O M P E N S A D O

PASSIVO DE COMPENSAÇÃO

5 180 - Credores por Cauções em Títulos	65 926 743
5 181 - Garantias de Fidelidade Funcional	290 599 756
5 182 - Garantias Diversas de Terceiros	1 085 222 686
5 183 - Credores dos Bens de Terceiros	281 813 407
5 189 - Valores Passivos de Compensação Diversos ..	65 579 167 876

CONTAS DE RISCOS

5 191 - Responsabilidades por Avalie e Endossos	305 779 520
TOTAL GERAL	<u>832 869 756 054</u>

(Ass) HÉLIO BENTO DE OLIVEIRA NELLO
PRESIDENTE

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS - EXERCÍCIO DE 1964

D É B I T O

C R É D I T O

3 100 - Despesa do Exercício Ferroviário	291 594 764 502	3 000 - Receita do Exercício Ferroviário	83 385 496 324
	<u>291 594 764 502</u>	Prejuízo do Exercício Ferroviário	<u>208 209 267 578</u>
			<u>291 594 764 502</u>
<u>Resultado do Exercício Ferroviário</u>			
Prejuízo	208 209 267 578		
3 101 - Despesa Patrimonial	1 150 057 910	3 001 - Receita Patrimonial	1 124 412 977
3 103 - Impostos e Taxas	13 682 112	3 002 - Receitas de Empreendimentos Diversos	13 339 367 674
3 105 - Despesa de Empreendimentos Diversos	13 512 150 000	3 004 - Subvenções e Auxílios	286 407 252 997
3 108 - Despesa de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros	739 211 659	3 005 - Receita de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros	794 658 446
3 109 - Complementação de Aposentadoria e Pensões	4 329 649 329	3 099 - Receitas não Especificadas	883 284 972
3 199 - Despesas não Especificadas	2 862 758 968		
Saldo Credor das Contas de Gestão	<u>71 732 199 511</u>		
	<u>302 548 977 066</u>		<u>302 548 977 066</u>
4 103 - Amortização de Prejuízos e Exercícios Anteriores,	24 411 915	4 001 - Saldo Credor das Contas de Gestão	71 732 199 511
4 105 - Diferença de Câmbio - Débito	6 351 486	4 003 - Lucros na Venda de Bens Patrimoniais	10 192 295
4 106 - Ajustes de Almoxxarifados e Depósitos - Débito	195 908 416	4 005 - Diferença de Câmbio - Crédito	61 207 969
4 107 - Quota de Prejuízo pelo Abandono de Linhas Férreas	-	4 006 - Ajustes de Almoxxarifados e Depósitos - Crédito	1 129 813 228
4 108 - Superveniências Passivas	12 950 504 760	4 007 - Superveniências Ativas	876 058 502
4 109 - Insubstâncias Passivas	358 035 015	4 008 - Insubstâncias Passivas	939 786 810
4 114 - Lucros - Reservas Diversas		4 099 - Lucros Diversos	113 906 539
1 Reserva para Aumento de Capital	61 318 181 579		
4 199 - Perdas Diversas	9 771 702		
	<u>74 863 164 853</u>		<u>74 863 164 853</u>

(Ass) ANTONIO P.L. TEIXEIRA DE FREITAS
SUPERINTENDENTE GERAL ADMINISTRATIVO

(Ass) LYCURGO LUIZ SERRA
CHEFE DO DEPARTAMENTO DE CONTADORIA
Contador CRC-GB - 2 590

(Ass) HÉLICO BENTO DE OLIVEIRA MELLO
PRESIDENTE

3 000 - RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

1 - RECEITA DOS TRANSPORTES

2 000 - Passagens	19 041 784,404
2 001 - Bagagens	81 658 904
2 002 - Encargos	1 899 269 030
2 003 - Animais em Trens de Passageiros	41 402 273
2 004 - Animais em Trens de Carga	2 440 775 946
2 005 - Mercadorias	45 312 321 293
2 006 - Mercadorias Depositadas a Entregar	603 013 575
2 007 - Manobras de Carros e Vagões	31 299 306
2 008 - Percursos e Estadias de Carros e Vagões	220 774 645
2 009 - Taxas Diversas dos Transportes	1 718 894,156
2 010 - Taxa de Renovação Patrimonial	6 414 570 312
2 019 - Receita dos Transportes Diversos	129 332 640

TOTAL

77 935 097 084

2 - RECEITA COMPLEMENTAR DOS TRANSPORTES

2 020 - Ingressos	27 567 072
2 021 - Aluguéis ou Receita de Carros Refeitórios	6 864 471
2 022 - Armazenagens	181 134 872
2 023 - Comissões sobre Cobranças para Terceiros	5 739 005
2 024 - Recebimento e Entrega de Despechos a Domicílio	26 693 867
2 025 - Receita dos Transportes Auxiliares em Estradas de Rodagem	229 562 440
2 026 - Receita dos Transportes Rodoviários	3 291 670 801
2 029 - Receita dos Transportes por Oleoduto	141 490 001
2 039 - Receitas Complementares Diversas	

TOTAL

3 910 722 529

3 - RECEITA ACESSÓRIA DOS TRANSPORTES

2 040 - Rádio, Telégrafo e Telefone	71 151 001
2 041 - Concessões e Autorizações Diversas	73 370 870
2 042 - Venda de Materiais Inservíveis	608 107 649
2 043 - Fornecimento de Água	8 247 413
2 044 - Fornecimento de Energia Elétrica	36 922 242
2 045 - Aluguéis de Próprios	76 664 041
2 099 - Receitas Acessórias Diversas	665 214,095

TOTAL

1 539 677 311

TOTAL GERAL DA RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

83 385 496 924

PRELUITO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

208 209 267 578

A TRANSPORTAR

291 594 764 502

3 100 - DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

2.1 - CONSERVAÇÃO DA VIA PERMANENTE, EDIFÍCIOS E INSTALAÇÕES

2 100 - Administração Geral	5 890 551 181
2 101 - Conservação do Leito da Linha	12 462 796 847
2 102 - Trens de Serviço da Via Permanente	1 249 404 477
2 103 - Conservação de Túneis e Galerias	98 732 318
2 104 - Conservação de Viadutos, Pontes, Pontilhões e Bueiros	1 414 780 582
2 105 - Conservação de Linhas Elevadas	259 365
2 106 - Dormentes	3 093 368 105
2 107 - Trilhos e Acessórios	1 193 068 416
2 108 - Aparelhos de Mudança de Via	507 115 968
2 109 - Lastro	1 504 840 555
2 110 - Assentamento de Dormentes, Trilhos e Acessórios e Remo- vação do Lastro	8 306 933 526
2 111 - Conservação de Gércas	145 024 891
2 112 - Conservação de Passagens e Acessórios	55 896 080
2 113 - Conservação de Edifícios e Dependências	5 591 435 285
2 114 - Conservação de Caixas D'Água	339 156 516
2 115 - Conservação de Depósitos de Combustíveis e suas Instala- ções	30 677 725
2 116 - Conservação de Armazéns Gerais, Cais e Docas	4 737 124
2 118 - Conservação de Linhas Telefônicas e Telefônicas	1 751 527 058
2 119 - Conservação das Instalações de Sinais	1 778 153 134
2 120 - Conservação de Instalações Radiotelegráficas	106 821 555
2 121 - Conservação das Instalações de Força Hidráulica	6 582 823
2 122 - Conservação das Instalações de Energia Termoelétrica	9 157 987
2 123 - Conservação de Edifícios para Estações e Subestações	89 495 187
2 124 - Conservação das Instalações de Transmissão e Distribui- ção de Energia Elétrica	1 837 924 596
2 125 - Conservação de Máquinas para Estações e Subestações de Energia Elétrica	262 708 371
2 126 - Conservação de Máquinas da Via Permanente	470 232 622
2 127 - Ferramentas e Utensílios para Conservação da Via Perma- nente	865 376 531
2 128 - Despesas Improdutivas de Pessoal	19 136 461 490
2 131 - Baixas	3 601 612
2 199 - Despesas não Especificadas	1 718 398 278

TOTAL

69 835 150 205

2.2 - MANUTENÇÃO DO EQUIPAMENTO DOS TRANSPORTES

2 200 - Administração Geral	3 536 698 787
2 201 - Manutenção de Locomotivas e Vapor	5 301 143 963
2 202 - Manutenção de Locomotivas Elétricas	5 928 395 674
2 203 - Manutenção de Locomotivas Diesel-Elétricas	5 183 614 447
2 204 - Manutenção de Automotrizes	346 517 263
2 205 - Manutenção de Vagões	12 099 522 848
2 206 - Manutenção de Carros	7 763 965 190
2 207 - Manutenção de Material Flutuante	177 755
2 209 - Manutenção do Material Rolante, Flutuante e Agraso em Sei- viço da Estrada	1 454 835 731
2 210 - Manutenção do Material Auxiliar do Tráfego	204 803 115
2 211 - Despesas Improdutivas de Pessoal	13 600 403 628
2 212 - Seguros	3 798

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - EXERCÍCIO DE 1964. (cont.)

TRANSPORTE	291 594 764 502	6 413 063 226
		282 895 725
		88 343 822
		<u>3 250 016 093</u>
		60 454 401 065
2.3 - CUSTEIO DO DEPARTAMENTO COMERCIAL		
2 300 - Administração Geral		758 909 658
2 301 - Publicidade e Propaganda		21 416 373
2 302 - Despesas Improdutivas de Pessoal		178 288 888
2 307 - Publicidade e Propaganda para Terceiros		60 081 965
2 399 - Despesas não Especificadas		2 259 639
TOTAL		<u>1 020 956 523</u>
2.4 - CUSTEIO DO TRÁFEGO, MOVIMENTO E TRACÇÃO		
2 400 - Administração Geral		9 591 695 521
2 401 - Pessoal das Estações		22 676 473 766
2 402 - Manobras dos Trens a Vapor		1 505 838 173
2 403 - Manobras dos Trens Elétricos		89 060 614
2 404 - Manobras dos Trens Diesel-Elétricos		1 547 145 560
2 405 - Serviços nos Cais para Carvão e Minérios		-
2 406 - Fornecimento às Estações		702 369 368
2 407 - Tração a Vapor - Pessoal		3 766 254 873
2 408 - Tração Elétrica - Pessoal		1 220 389 942
2 409 - Tração Diesel-Elétrica - Pessoal		5 639 500 143
2 410 - Automotrizes		350 853 511
2 411 - Combustíveis		10 103 185 595
2 412 - Tração Elétrica		494 484 082
2 413 - Tração Diesel-Elétrica		4 415 598 781
2 414 - Água para Locomotivas e Trens		454 603 799
2 415 - Lubrificantes para Locomotivas		807 491 680
2 416 - Fornecimentos Diversos às Locomotivas		99 234 525
2 417 - Manutenção de Depósitos e Abrigos de Locomotivas		2 888 674 539
2 418 - Condução de Trens		8 744 637 996
2 419 - Materiais e Outras Despesas para Manutenção dos Trens		2 208 893 735
2 420 - Materiais e Outras Despesas para Abastecimento dos Trens		221 169 432
2 421 - Sinalização		617 194 874
2 422 - Vigilância nas Passagens de Nível		921 659 408
2 423 - Serviço Telefônico e Telefônico		2 454 818 373
2 424 - Recebimentos e Entregas a Domicílio		135 488 365
2 425 - Transportes Auxiliares Rodo-Ferrovários (Serviço Rodoviário)		1 722 489 160
2 428 - Vassento, Evaporação, Quebras e Danificações de Materiais		- 41 112
2 429 - Perdas e Avarias - Cargas		64 224 417
2 430 - Perdas e Avarias - Bagagens e Encomendas		12 267 524
2 431 - Perdas e Avarias - Animais		1 526 902
2 432 - Baldeios		402 945 526
2 433 - Entrepostos, Trápicos e Armazens Reguladores		11 392 428
2 434 - Percursos, Estadia e Aluguéis de Carros e Vagões		60 678 502
A TRANSPORTAR	291 594 764 502	

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - EXERCÍCIO DE 1964 (concl.)

TRANSPORTE	291 594 764 502	23 842 108 363
2 437 - Despesas Improdutivas da Pessoal		19 149 620
2 440 - Bilixns		119 369 940
2 441 - Manobra dos Trans Dleasal-Hidráulicos		5 213 587
2 442 - Tração Diesel-Hidráulica - Pessoal		-
2 498 - Despesas de Transportes por Oleoduto		1 859 076 128
2 499 - Despesas não Especificadas		
TOTAL		<u>109 777 115 663</u>

2.5 - CUSTEIO DA ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

2 500 - Administração Superior	12 634 500 198
2 501 - Administração Econômica e Financeira	11 446 137 718
2 502 - Serviço Jurídico	1 240 556 204
2 503 - Acidente do Trabalho	231 574 096
2 504 - Acidentes em Pessoas Estranhas à Estrada	62 085 137
2 505 - Dinns em Bons Alheios	12 239 569
2 506 - Impostos e Taxas	13 255 802
2 507 - Contribuições para Instituições de Previdência e Assistência Social	15 479 627 981
2 509 - Contribuição para Contadoria Geral dos Transportes	12 711 053
2 510 - Enxino e Salgão Profissional	3 067 716 238
2 511 - Trans de Serviço da Administração Central	10 433 447
2 512 - Despesas Improdutivas da Pessoal	4 883 663 499
2 513 - Seguros	9 865 970
2 515 - Bilixns	388 897
2 516 - Assistência Social Espontânea	319 851 760
2 599 - Despesas não Especificadas	1 082 533 478
TOTAL	<u>50 507 141 046</u>

TOTAL GERAL DA RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

291 594 764 502

TOTAL GERAL DA DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

291 594 764 502

(Ass) ANTONIO P. L. TEIXEIRA DE FREITAS
SUPERINTENDENTE GERAL ADMINISTRATIVO

(Ass) LUCIRGO LUIZ SERRA
CHEFE DO DEPARTAMENTO DE CONTADORIA
Contador CRC-CB - 2 590

(Ass) HÉLIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO
PRESIDENTE

BALANÇO PATRIMONIAL DOS EXERCÍCIOS DE 1963 E 1964

	A T I V O		P A S S I V O	
	1 9 6 3	1 9 6 4	1 9 6 3	1 9 6 4
INVESTIMENTOS				
5 000 - Linhas Férreas e Equipamento dos Transportes	92 123 220 567	96 481 463 746	111 548 126 000	111 548 125 962
5 002 - Melhoramentos de Linhas Férreas e de Equipamento dos Transportes	1 113 306 540	1 111 595 475	1 072 355 505	1 090 355 508
5 003 - Renovação de Bens Patrimoniais	2 077 339 476	2 077 339 449	18 455 833 238	49 880 574 064
5 004 - Investimentos Custeados por Quotas de Aparelhamento ou Reaparelhamento	2 594 012 764	2 594 379 658	131 076 334 743	162 519 095 534
5 005 - Bens Estranhos ao Serviço de Transportes	1 326 771 655	2 752 180 769		
5 006 - Títulos da Dívida Pública	1 713 132	3 254 132		
5 007 - Títulos de Renda Diversas	3 063 900	3 053 900		
5 008 - Bens excluídos do Serviço Ferroviário	1 772 320	1 772 519		
5 009 - Investimentos em Empresas Filiadas ou Associadas	566 585 600	639 985 600		
5 018 - Obras ou Aquisições em Andamento	51 577 703 353	81 404 353 200	1 665 398 044	1 665 299 372
5 019 - Outros Investimentos	1 602 445 672	1 615 035 674	18 168 471 859	19 455 483 450
	52 987 925 179	188 684 414 122	19 833 869 903	21 120 382 830
VALORES DISPONÍVEIS				
5 020 - Caixa Geral	1 541 004 451	2 852 591 926		
5 021 - Fôndoria	5 929 679 398	6 672 578 929		
5 022 - Estações, Conta de Caixa	5 006 019	4 160 679		
5 023 - Renda em Trânsito	958 912 773	1 373 220 235	76 896 840 127	102 407 868 432
5 024 - Bancos e Correspondentes	14 498 685 930	12 048 197 651	12 674 395	8 914 395
5 029 - Valores Disponíveis Diversos	1 011 656	1 000 681		
	22 934 300 227	22 951 750 101	76 909 514 522	102 416 782 827
VALORES REALIZÁVEIS				
5 030 - Diversos Responsáveis	1 329 575 860	801 988 800	2 755 081 733	3 645 803 089
5 031 - Materiais nos Almacéns e Depósitos	21 377 053 476	38 902 364 543	111 286 651 267	265 145 643 173
5 032 - Materiais em Trânsito	40 057 542 146	70 149 934 943		
5 033 - Obras Novas em Laboração nas Oficinas	1 088 065 368	1 333 243 136		
5 034 - Títulos a Receber	493 690 986	833 230 137		
5 035 - Depósitos Especiais e Cauções	2 499 362 203	3 684 205 813		
5 036 - Bens em Poder de Terceiros	2 004 998 835	2 226 041 412		
5 037 - Tráfego Mútuo - Débito	2 712 549 948	7 604 006 221		
5 038 - Receita a Receber	4 048 030 198	4 459 489 816		
5 039 - Receita a Liquidar ou Regularizar	573 708 581	399 174 634		
5 040 - Juros e Dividendos a Receber		6 345 359		
5 041 - Aluguéis a Receber	3 165 075	5 699 436		
5 042 - União Federal	2 645 857 720	5 195 973 076		
5 043 - Alvarquias e Territórios Federais	558 575 803	783 873 941		
5 044 - Estados e Municípios	1 059 497 325	1 350 364 723		
5 045 - Empresas Filiadas ou Associadas - Débito	110 040 938 981	181 794 677 828		
5 049 - Empresas Devedoras Diversas	38 042 788 162	64 631 374 565		
	228 536 400 687	384 161 988 403	271 342 116	25 898 488
			13 560 169 406	10 275 264 038
			410 616 837	728 247 817
			8 172 595 369	21 093 159 462
			65 534 430	4 283 938 525
			3 953 966	8 039 771
			2 972 805 231	7 438 207 399
			1 895 726 922	2 755 621 275
			412 641 213	619 380 852
			136 358 708	132 840 002
			4 060 514	156 034 932
			9 317 523 881	12 224 030 575
			9 521 483 410	12 648 025 429
			46 654 812 002	72 438 688 565
VALORES PARA FINS ESPECIAIS				
5 050 - Depósitos do Fundo de Melhoramento	19 921 802	30 891 963		
5 051 - Depósitos do Fundo de Renovação Patrimonial	25 932 594	36 906 533		

BALANÇO PATRIMONIAL DOS EXERCÍCIOS DE 1963 E 1964 (concl.)

A T I V O		P A S S I V O	
1 9 6 3	1 9 6 4	1 9 6 3	1 9 6 4
<u>CONTAS DE RETIFICAÇÃO DO ATIVO</u>			
5 052 - Depósitos de Quotas de Aparelhamento ou Reparalhamento	1 481 257		
5 053 - Depósitos de Reservas e Fundo Diversos	51 959 398		
5 056 - Depósitos de Cauções do Pessoal	23 382 224		
5 059 - Valores para Flus Especiais Diversos	7 884 980 604		
	<u>8 007 657 879</u>		<u>9 959 906 532</u>
	5 411 783 445		16 486 342 062
<u>VALORES DIFERIDOS E AMORTIZÁVEIS</u>			
5 060 - Despesas Antecipadas	13 310 415 779		
5 062 - Prejuízo pelo Abandono de Linhas Férreas ..	58 570 206		
5 064 - Contas Duvidosas ou Incobráveis	2 293 963		
5 065 - Juros Durante a Construção	6 894 898 843		
5 067 - Prejuízos Amortizáveis Diversos	142 059 575		
5 068 - Valores Diferidos e Amortizáveis Diversos	19 589 616 212		
	<u>39 997 854 578</u>		<u>10 288 353 009</u>
	164 051 307 995		16 470 743 576
<u>CONTAS DE RETIFICAÇÃO DO PASSIVO</u>			
5 079 - Contas Diversas de Retificação do Passivo	2 000		
	<u>2 000</u>		<u>43 699 616 839</u>
	2 000		105 017 798 410
<u>ATIVO DE COMPENSAÇÃO</u>			
5 080 - Títulos Recebidos em Caução	62 067 570		
5 081 - Títulos de Seguro de Fidelidade Funcional	291 203 756		
5 082 - Fianças e Garantias Recebidas de Terceiros	2 128 763 310		
5 083 - Bêns de Terceiros	60 373 724		
5 089 - Valores Ativos de Compensação Diversos ..	60 613 912 346		
	<u>63 156 320 706</u>		<u>63 156 320 706</u>
	67 302 730 468		67 302 730 468
<u>CONTAS DE RISCOS</u>			
5 091 - Avals e Endossos da Empresa	305 779 520		
	<u>305 779 520</u>		<u>305 779 520</u>
	305 779 520		305 779 520
<u>T O T A L G E R A L</u>			
	<u>515 926 240 776</u>		<u>515 926 240 776</u>
	832 869 756 054		832 869 756 054

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

(Ass) ANTONIO P. L. TEIXEIRA DE FREITAS
SUPERINTENDENTE GERAL ADMINISTRATIVO

(Ass) LYCURGO LUIZ SERRA
CHEFE DO DEPARTAMENTO DE CONTABILIDADE
Contador-CRC-CB - 2 590

(Ass) HÉLIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO
PRESIDENTE

BALANÇETE DA RECEITA E DESPESA DA GESTÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1964

NOMENCLATURA DAS CONTAS		1 9 6 3	1 9 6 4	NOMENCLATURA DAS CONTAS		1 9 6 3	1 9 6 4
<u>RECEITA INDUSTRIAL</u>							
3 000	- Receita do Exercício Ferroviário	48 191 097 334	83 385 496 924	3 100	- Despesa do Exercício Ferroviário	169 750 203 725	291 594 764 502
	Prejuízo do Exercício	121 559 106 391	208 209 267 578		Lucro do Exercício	-	-
		<u>169 750 203 725</u>	<u>291 594 764 502</u>			<u>169 750 203 725</u>	<u>291 594 764 502</u>
<u>DESPESA INDUSTRIAL</u>							
	Lucro do Exercício Ferroviário	-	-		Prejuízo do Exercício Ferroviário	121 559 106 391	208 209 267 578
3 001	- Receita Patrimonial	651 188 539	1 124 412 977	3 101	- Despesa Patrimonial	1 539 289 162	1 150 057 910
3 002	- Receitas de Empreendimentos Diversos	4 558 532 290	13 339 367 674	3 103	- Impostos e Taxas	17 961 772	13 682 111
3 004	- Subvenções e Auxílios	179 658 125 528	286 407 252 997	3 105	- Despesas de Empreendimentos Diversos	6 287 578 098	13 512 150 000
3 005	- Receita de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros	588 260 847	794 658 446	3 108	- Despesa de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros	383 729 573	739 211 659
3 099	- Receitas não Especificadas	640 496 355	883 284 972	3 109	- Complementação de Aposentadorias e Pensões	-	4 329 649 329
		<u>186 096 603 559</u>	<u>302 548 977 066</u>	2 199	- Despesas não Especificadas	4 738 462 026	2 862 758 968
	Saldo Devedor	-	-			<u>134 526 127 022</u>	<u>230 816 777 556</u>
					Saldo Credor	<u>51 570 476 537</u>	<u>71 732 199 510</u>
	TOTAL GERAL	<u>186 096 603 559</u>	<u>302 548 977 066</u>		TOTAL GERAL	<u>186 096 603 559</u>	<u>302 548 977 066</u>

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

(Ass) ANTONIO L. P. TEIXEIRA DE FREITAS
SUPERINTENDENTE GERAL ADMINISTRATIVO

(Ass) LYCURGO LUIZ SERRA
CHEFE DO DEPARTAMENTO DE CONTADORIA
Contador: CRC-GB - 2 590

(Ass) HÉLIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO
PRESIDENTE

CONTAS DE LUCROS E PERDAS DA ENTIDADE - EXERCÍCIO DE 1964

	D É B I T O	1 9 6 3	1 9 6 4	C R É D I T O	1 9 6 3	1 9 6 4
4 103 - Amortização de Prejuízos de Exercícios Anteriores	-	-	24 411 915			
4 105 - Diferença de Câmbio - Débito	904 981 833		6 351 466		51 570 476 597	71 732 199 510
4 106 - Ajustes de Almozarifados e Depósitos - Débito	123 093 455		195 908 416		42 830 447	10 192 295
4 107 - Quota de Prejuízo pelo Abandono de Linhas Férreas	21 910		-		16 769 504	61 207 969
4 108 - Superveniências Passivas	8 324 624 882		12 950 504 760		587 971 124	1 129 813 228
4 109 - Insubstâncias Ativas	246 231 706		358 035 015		281 256 466	876 058 502
4 114 - Lucros - Reservas Diversas	43 661 509 065		61 318 181 579		657 084 607	939 786 810
4 199 - Perdas Diversas	7 052 980		9 771 702		111 127 145	113 976 539
L U C R O S	53 267 515 830	74 863 164 853	-	P E R D A S	53 267 515 830	74 863 164 853
TOTAL GERAL	53 267 515 830	74 863 164 853	74 863 164 853	TOTAL GERAL	53 267 515 830	74 863 164 853

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

(Ass) ANTONIO P.L. TEIXEIRA DE FREITAS
SUPERINTENDENTE GERAL ADMINISTRATIVO

(Ass) LYCURGO LUIZ SERRA
CHEFE DO DEPARTAMENTO DE CONTABILIDADE
Contador CRC-4B - 2 590

(Ass) HÉLIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO
PRESIDENTE

BALANÇO PATRIMONIAL DOS EXERCÍCIOS DE 1963 E 1964 DAS ESTRADAS ADMINISTRADAS

	A T I V O	1 9 6 3	1 9 6 4	P A S S I V O	1 9 6 3	1 9 6 4
INVESTIMENTOS						
5 000 - Linhas férreas e Equipamento dos Transportes		2 468 760 018	7 005 267 923	5 100 - Capital	1 423 677 065	1 422 419 962
5 002 - Melhoramentos de Linhas Férreas e de Equipamento dos Transportes		399 928 178	399 776 746	5 103 - Fundo de Melhoramentos	1 852 066 201	2 580 290 036
5 003 - Renovação de Bens Patrimoniais		340 651 408	298 490 226	5 104 - Fundo de Renovação Patrimonial	1 714 993 298	2 438 795 254
5 004 - Investimentos Custeados por Quotas de Aparelhamento ou Reparamento		757 886 096	756 772 138	5 109 - Fundos Diversos	383 894 644	417 489 076
5 005 - Bens Estranhos ao Serviço de Transportes		16 915 161	16 807 419		5 374 631 208	6 858 994 328
5 006 - Títulos da Dívida Pública		66 647 783	323 652			
5 007 - Títulos de Renda Diversas		177 400	158 400	RESPONSABILIDADES ESPECIAIS		
5 018 - Obras ou Aquisições em Andamento		7 881 871 844	12 623 622 827	5 112 - Quotas de Aparelhamento ou Reparamento	1 603 881 331	1 603 881 330
5 019 - Outros Investimentos		275 077 479	275 077 476	5 113 - Responsabilidades Especiais Diversas	8 676 364 815	24 801 625 549
		12 207 915 367	21 376 296 857		10 280 246 146	26 405 506 879
VALORES DISPONÍVEIS						
5 020 - Caixa Geral		83 599 215	26 215 140	5 115 - Empresas Filhadas ou Associadas - Crédito	668 535 159	2 203 136 663
5 021 - Pagadoria		834 422 385	524 261 958	5 119 - Responsabilidades a Longo Prazo Diversas..	1 373 758 214	1 496 106 584
5 022 - Estações, Conta de Caixa		71 839	96 328			
5 023 - Renda em Trânsito		66 671 094	223 618 723		2 042 293 373	3 699 243 247
5 024 - Bancos e Correspondentes		573 503 030	1 511 765 611			
		1 558 297 564	2 285 957 760	RESPONSABILIDADES COM GARANTIAS ESPECIAIS		
VALORES REALIZÁVEIS						
5 030 - Diversos Responsáveis		6 524 530	7 173 949	5 129 - Credores com Garantias Especiais Diversas	22 168 645	39 905 819
5 031 - Materiais nos Almoxarifados e Depósitos		1 859 665 723	2 623 502 953		22 168 645	39 905 819
5 032 - Materiais em Trânsito		50 904 606	58 402 802	RESPONSABILIDADES CORRENTES		
5 033 - Obras Novas em Laboração nas Oficinas		6 684 008	3 226 236	5 130 - Títulos a Pagar		54 926 064
5 034 - Títulos a Receber		81 034 325	264 026 250	5 131 - Pessoal a Pagar	1 909 884 689	1 318 870 936
5 035 - Depósitos Especiais e Cauções		2 279 434	2 255 280	5 132 - Vencimentos e Salários não Reclamados	21 752 998	31 854 567
5 036 - Bens Em poder de Terceiros			74 937	5 133 - Contas a Pagar	851 164 673	1 456 383 337
5 037 - Tráfego Mútu - Débito		114 866 877	508 572 558	5 139 - Tráfego Mútu - Crédito	127 948 181	1 071 395 458
5 038 - Recolta a Receber		86 223 479	136 142 850	5 140 - Credores por Depósitos	487 272 231	219 498 858
5 041 - Aluguéis a Receber		687	687	5 141 - Credores por Cauções em Dinheiro	58 645 657	105 842 167
5 042 - Antarquias e Territórios Federais		549 135 063	722 288 734	5 143 - Créditos não Reclamados	1 611 613	2 539 456
5 043 - Estações e Municípios		522 288 811	514 293 410	5 144 - Instituições de Previdência e Assistência Social	1 925 996 258	2 019 525 781
5 044 - Estações e Municípios		1 570 100 413	2 158 915 012		3 491 674 700	2 050 434 742
5 045 - Empresas Filhadas ou Associadas - Débito		27 439 867	604 892 849		8 875 951 000	8 331 211 366
5 049 - Contas Devedoras Diversas		120 742 571	1 404 167 778			
		4 977 890 394	9 037 936 284	CONTAS DE RETIFICAÇÃO DO ATIVO		
VALORES PARA FINS ESPECIAIS						
5 050 - Depósitos do Fundo de Melhoramentos		26 423 826	30 594 171	5 150 - Fundo de Depreciação - Bens Destinados aos Transportes	21 190 484	25 595 436
5 051 - Depósitos do Fundo de Renovação Patrimonial		26 000 898	30 176 506	5 151 - Fundo de Depreciação - Bens Estranhos aos Transportes	650 109	650 108
5 059 - Valores para Fins Especiais Diversos		77 794 538	309 515 172			2 527 000
		130 219 262	370 285 849		21 840 593	28 772 544

BALANÇO PATRIMONIAL DOS EXERCÍCIOS DE 1963 E 1964 DAS ESTRADAS ADMINISTRADAS (concl.)

	1963	1964	P A S S I V O	1963	1964
VALORES DIFERIDOS E AMORTIZÁVEIS					
5 060 - Despesas Antecipadas		14.792 500			
5 064 - Contas Dúvidosas ou Incobráveis	145 589	274 652			
5 067 - Prejuízos Amortizáveis Diversos	75 707 860	75 707 860		10 930 697	11 176 438
5 068 - Valores Diferidos e Amortizáveis Diversos ..	9 007 137	11 486 886		268 388 993	268 389 014
5 069 - Lucros e Perdas - Saldo Devedor	7 967 499 412	12 507 529 270			
	8 052 359 998	12 609 791 168		279 319 690	279 565 452
CONTAS DE RETIFICAÇÃO DO PASSIVO					
5 073 - Acionistas	2 780 100	2 780 100			
5 079 - Contas Diversas de Retificação do Passivo ..	50 079 860	50 079 860		83 091 890	89 928 243
	52 859 960	52 859 960		83 091 890	89 928 243
ATIVO DE COMPENSAÇÃO					
5 080 - Títulos Recebidos em Caução	1 229 050	1 129 050		1 229 050	1 129 050
5 081 - Títulos de Seguro de Fidelidade Funcional ...	2 718 500	1 610 000		2 718 500	1 610 000
5 082 - Fianças e Garantias Recebidas de Terceiros ..	20 748 324	19 591 088		20 748 324	19 591 088
5 083 - Bens de Terceiros	893 419	893 418		893 419	893 418
5 089 - Valores Ativos de Compensação Diversos	1 552 141 621	1 610 594 151		1 552 141 621	1 610 594 151
	1 577 730 914	1 633 817 707		1 577 730 914	1 633 817 707
TOTAL GERAL DO ATIVO	28 557 273 459	47 366 945 585	TOTAL GERAL DO PASSIVO	28 557 273 459	47 366 945 585

(Ass) ANTONIO P.L. TEIXEIRA DE FREITAS
SUPERINTENDENTE GERAL ADMINISTRATIVO

(Ass) LYCURGO LUIZ SERRA
CHEFE DO DEPARTAMENTO DE CONTABILIDADE
Contador CRC-GB - 2 590

(Ass) HÉLIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO
PRESIDENTE

BALANÇETE DA RECEITA E DESPESA DA GESTÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1964, DAS ESTRADAS ADMINISTRADAS

	D É B I T O	1 9 6 3	1 9 6 4	C R É D I T O	1 9 6 3	1 9 6 4
<u>RECEITA INDUSTRIAL</u>						
3 000 - Receita do Exercício Ferroviário		4 956 857 264	8 342 192 814	3 100 - Despesa do Exercício Ferroviário	23 092 486 036	34 578 213 115
Prejuízo do Exercício		18 135 628 772	26 236 020 301	Lucro do Exercício	-	-
		<u>23 092 486 036</u>	<u>34 578 213 115</u>		<u>23 092 486 036</u>	<u>34 578 213 115</u>
Lucro do Exercício Ferroviário		-	-	Prejuízo do Exercício Ferroviário	18 135 628 772	26 236 020 302
3 001 - Receita Patrimonial	51 435 491		35 143 994	3 101 - Despesa Patrimonial	187 026 716	184 876 562
3 002 - Receitas de Empreendimentos Diversos	127 912 815		176 666 104	3-105 - Despesas de Empreendimentos Diversos	146 726 559	185 580 936
3 004 - Subvenções e Auxílios	13 850 913 378		21 941 492 000	3 108 - Despesa de Trabalhos e Fornecimentos Des-		
3 005 - Receita de Trabalhos e Fornecimentos Destina-				tinados a Terceiros	6 495 601	12 560 680
dos a Terceiros		17 439 815	33 511 613	3 109 - Complementação de Aposentadorias e Pensões	-	341 775 368
3 099 - Receitas não Especificadas		3 087 889	8 207 105	3 199 - Despesas não Especificadas	17 275 788	29 904 961
		<u>14 050 789 388</u>	<u>22 195 020 816</u>		<u>18 493 153 436</u>	<u>26 990 718 809</u>
<u>SALDO DEVEDOR</u>	<u>4 442 364 048</u>		<u>4 795 697 993</u>	<u>SALDO CREDOR</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
<u>TOTAL GERAL</u>	<u>18 493 153 436</u>		<u>26 990 718 809</u>	<u>TOTAL GERAL</u>	<u>18 493 153 436</u>	<u>26 990 718 809</u>

(Ass) ANTONIO P.L. TEIXEIRA DE FREITAS
SUPERINTENDENTE GERAL ADMINISTRATIVO

(Ass) LUCURGO LUIZ SERRA
CHEFE DO DEPARTAMENTO DE CONTADORIA
Contador CRC-GB - 2 590

(Ass) HÉLIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO
PRESIDENTE

pareceres

CONSELHO FISCAL

O Conselho Fiscal da RÊDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A., no uso de suas atribuições e em cumprimento aos dispositivos legais e estatutários, examinou o balanço e a demonstração da conta de Lucros e Perdas da mencionada Entidade, relativos ao exercício de 1964.

Concluído o exame, que foi feito com cuidado e minúcia, manifesta-se pela aprovação do referido balanço e da demonstração da conta de Lucros e Perdas, recomendando o seu encaminhamento à apreciação do Conselho Consultivo, conforme estipula o Art. 34 da Lei nº 3 115, de 1957.

Rio de Janeiro, 25 de março de 1965

JOSÉ CRYSANTHO SEABRA FAGUNDES

JOSÉ MARQUES VIANA

PAULO WALTER DE CARVALHO PEREIRA

CONSELHO CONSULTIVO

Dando cumprimento ao que preceitua o artigo 34 da Lei 3 115, de 16.3.1957, vem o Conselho Consultivo se pronunciar sôbre o Relatório da Diretoria do Exercício de 1964.

Preliminarmente, há que consignar a estranheza de este Conselho pela sua própria inatividade, a partir de agosto do Exercício em aprêço, em decorrência de a Direção da Rêde não ter procedido à sua convocação na forma estatutária.

Na apreciação do Relatório da Diretoria, o Conselho julga conveniente abordar os tópicos a seguir:

1. a Administração da Rêde, após o término do primeiro trimestre e como resultante das modificações de ordem política, foi conduzida no sentido da contenção do deficit do exercício ferroviário, que se situou em Cr\$ 234 445 288 000 (duzentos e trinta e quatro bilhões, quatrocentos e quarenta e cinco milhões, duzentos e oitenta e oito mil cruzeiros), sendo o deficit da gestão Cr\$ 241 412 244 000 (duzentos e quarenta e hum bilhões, quatrocentos e doze milhões, duzentos e quarenta e quatro mil cruzeiros);

2. os investimentos no exercício atingiram um montante líquido de Cr\$ 44 864 871 000 nêles incluídos compra de material fixo e rodante, obras e outros equipamentos;

3. nesses investimentos, o número de vagões adquiridos foi bastante modesto - 450 (quatrocentos e cinquenta) unidades, principalmente considerando a necessidade de reposição e renovação de um total da ordem de 36 000 (trinta e seis mil) unidades. Para o exercício de 1965, a previsão é também apenas de 400 (quatrocentos) unidades, o que seria de sejável ver aumentada;

4. o dispêndio com o pessoal montou à cerca de Cr\$ 209 500 000 000 (duzentos e nove bilhões e quinhentos milhões de cruzeiros), incluindo-se nesse total a remuneração de mais de 10 000 (dez mil) empregados em condições de aposentadoria, que constituem um ônus substancial para a Rêde e que já são na realidade encargos das instituições de Previdência Social. Considerando-se um salário médio da ordem de Cr\$ 120 000, isto representa um montante de cerca de Cr\$ 14 400 000 000 (quatorze bilhões e quatrocentos milhões de cruzeiros) anuais, que eventualmente poderiam ser contabilizados realísticamente fora das despesas operacionais.

O Conselho Consultivo, ao encerrar esta apreciação mais uma vez reitera sua disposição de, na forma legal e estatutária, prestar a sua melhor colaboração à Administração da Rêde.

Rio de Janeiro, 20 de abril de 1965

MÁRIO CATTAPRETA
Conselheiro-Relator

AMARO CAVALCANTI

ENZO CARLOS PINTO

FLÁVIO DA COSTA BRITTO

GIL PEREIRA RENNÓ

HEITOR SANTIAGO BERGALLO

JOSÉ MANOEL FERNANDES

ROSALDO GOMES DE MELLO LEITÃO

WALDEMAR COIMBRA LUZ

NOTA DA DIRETORIA

Com referência à preliminar consignada no parecer supra, cabe lembrar que estêve a Empresa, de 27/4/64, data da publicação do Decreto nº 53 896, a 16/XI/64, data da eleição da atual Diretoria, sob regime de Intervenção Federal.

O modo de composição do Conselho Consultivo, nos termos da Lei nº 3 115, de 1957, e dos Estatutos Sociais, impedia a formação do órgão de modo a funcionar, de imediato, com a volta da RFFSA à sua normalidade empresarial.

IMPRESSO NO DED
AGEPLAN - 14/965 - 1000



