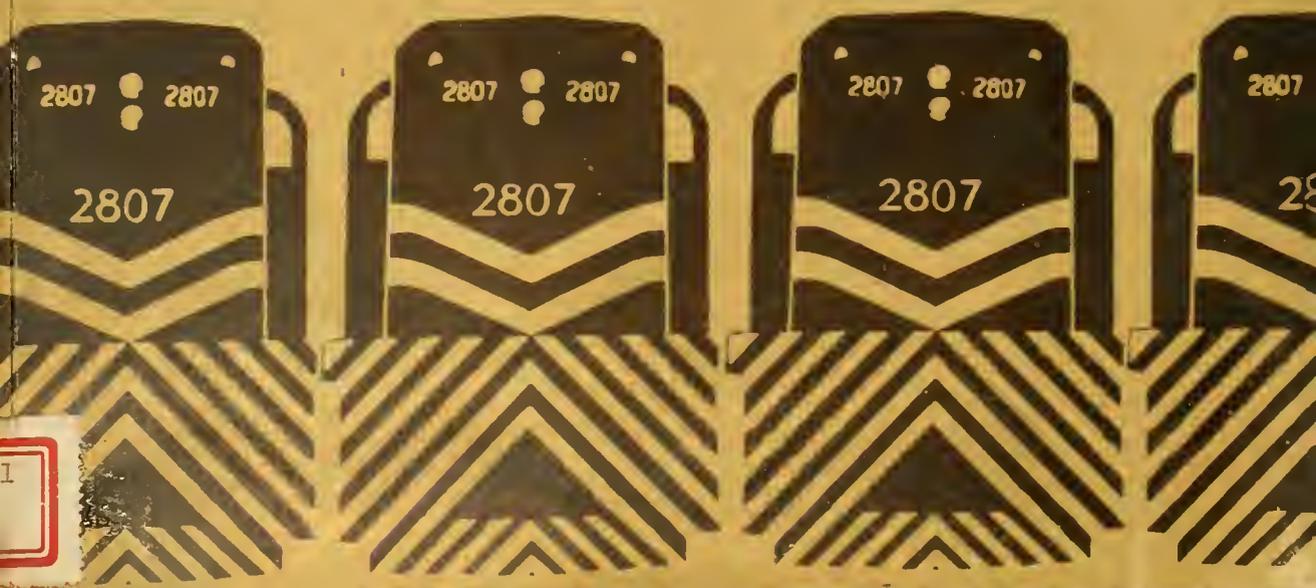


4.11.11

RFFSA 68

F RELATÓRIO

2.434
12 9 69



I

GEN. ANTÔNIO ADOLFO MANTA (Presidente)

GEN. JOSÉ SIQUEIRA DE MENEZES FILHO (Diretor)

ENG.º JOSÉ ALOYSIO RAVACHE PERES (Diretor)

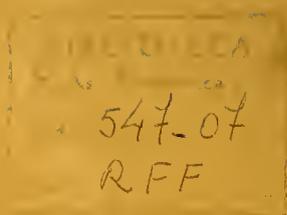
ENG.º HORÁCIO MAOUREIRA (Diretor)

ENG.º LUIZ ALBERTO NASTARI (Diretor)

ENG.º PEDRO AFFONSO DA ROCHA SANTOS (Diretor)

CEL. ENG.º WALOO SETTE DE ALBUQUERQUE (Diretor)

DIRETORIA COLEGIADA DA R.F.F.S.A.



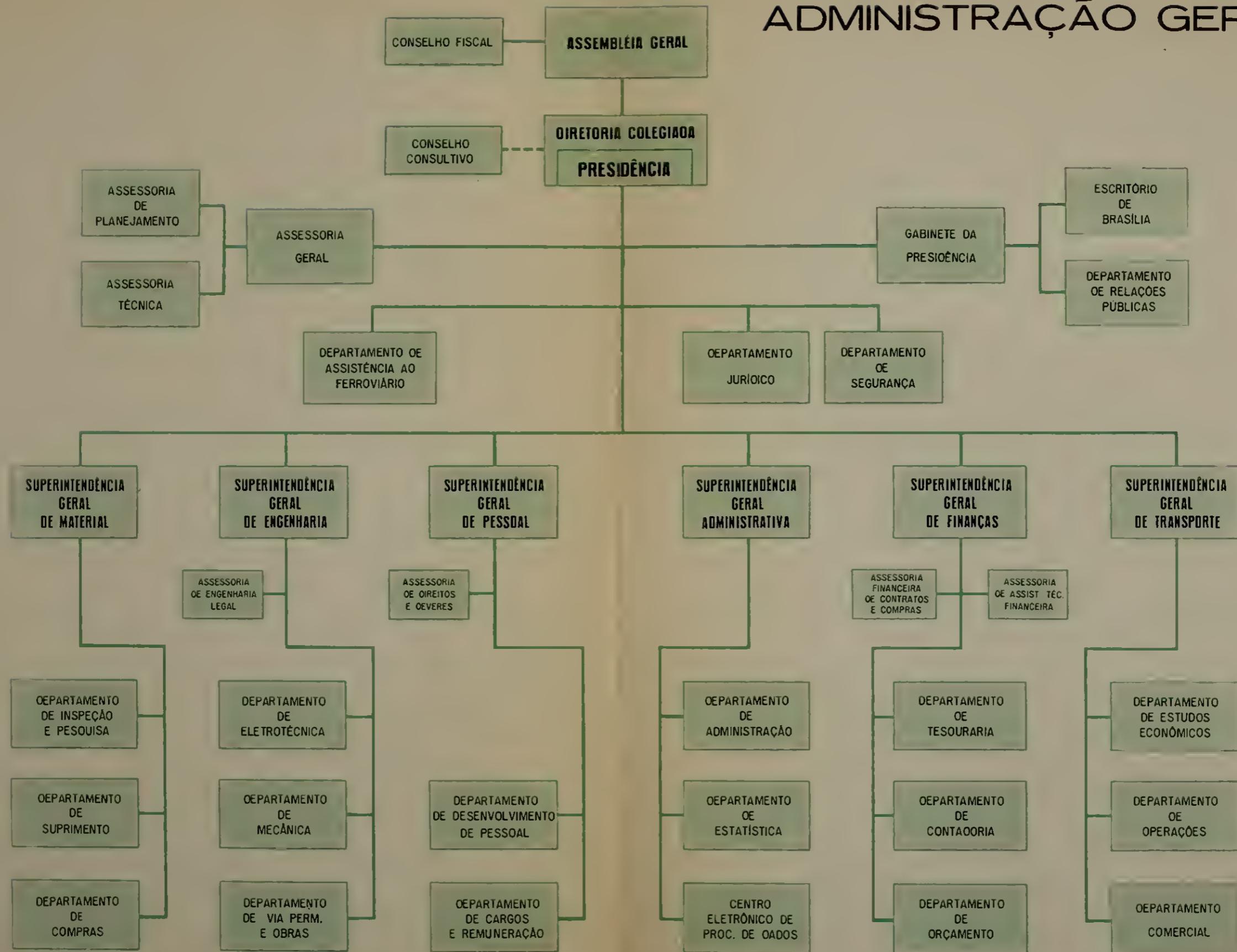


RELATÓRIO RFFSA

13600000
13600000

DEPARTAMENTO
ASS. LOGÍSTICA
Cód.:
A. N.º:

ADMINISTRAÇÃO GERAL





RELATÓRIO

RFFSA

5730981
5730982

EMPRESA
Ass. Econ. CA
Cód.:
A. S.:

2245 6 M 70

An aerial photograph of a railway track curving through a lush green landscape. The track is the central focus, with two parallel lines and a dashed center line. The surrounding area is filled with dense vegetation, and the overall scene is captured from a high angle, showing the track's path as it bends into the distance.

SENHORES ACIONISTAS

Ao apresentar o Relatório sucinto do resultado das suas principais atividades e realizações referentes ao exercício de 1968, bem como o Balanço Geral e o Demonstrativo da Conta de Lucros e Perdas, a Diretoria da Rêde Ferroviária Federal S. A. dá cumprimento aos preceitos legais e estatutários e, através desses elementos, espera e confia em que reconhecidos sejam os esforços despendidos e o seu constante propósito de corresponder à honrosa confiança nela depositada.



ÍNDICE

INTRODUÇÃO	1
ÁREA INDUSTRIAL	3
ÁREA COMERCIAL	11
ÁREA DO PESSOAL	17
ÁREA DO MATERIAL	23
ÁREA ADMINISTRATIVA	25
ÁREA FINANCEIRA	29
SUBSIDIÁRIAS	35
PRINCIPAIS RESULTADOS ESTATÍSTICOS	39
CONCLUSÃO	41
PARECER	
CONSELHO FISCAL	43
CONSELHO CONSULTIVO	45
QUADROS DE BALANÇO	51

Foto 1	Vista panorâmica das linhas entre Barbacena e Carandai com a via permanente recuperada com trilhos soldados.....	3
Foto 2	Trabalhadores da EFCB, empregando moderno equipamento, executam trabalhos de conserva silico-mecanizada, na variante Barbacena-Carandai.....	3
Foto 3	A foto mostra visão panorâmica da via permanente entre Carandai e Conselheiro Lafaiete, após os trabalhos de Conservação silica, com utilização de trilhos soldados.....	3

Foto 4	Soldagens de trilhos, mostrando o aquecimento da solda, corte das fa- ces (1. ^a série de soldagem) e depois de esmerilhada (6. ^a série)....	4
Foto 5	Pátio de Conselheiro Lafaiete no km 460, também chamado Triângulo Velho, onde as máquinas fazem o giro e se reabastecem.....	5
Foto 6	Fases de construção da segunda linha de produtos claros.....	6
Foto 7	Construção de carros "Budd" encomendados pela EFSJ à Mafersa S.A.	7
	Interior de carro de passageiros, mostrando poltronas-leitos, construídas nas oficinas da EFCB.....	7
Foto 8	Moderno torno alemão para torneamento de rodas, nas oficinas do Hôrto	8
Foto 9	Valas de montagem e desmontagem de truques na Oficina de Repara- ção Diesel do Hôrto, vendo-se um tanque suspenso por uma possante ponte rolante de 50 toneladas.....	9
Foto 10	Nova plataforma de óleo combustível de alto ponto de fluidez, em Utinga-EFSJ	11
Foto 11	Interligação ferroviária de Três Lagoas a Santa Cruz de La Sierra...	14
Foto 12	Pátio de transbordo de minério de Campo Grande-EFSJ.....	15
Foto 13	Transporte de "Containers" da EFCB.....	16
Foto 14	Exercício de respiração artificial pela turma de salvamento da RVPSC	20
Foto 15	Treinamento de combate ao fogo na RVPSC.....	20
Foto 16	Servidores da EFCB recebem assistência médica.....	21
Foto 17	Alunos em Santos Dumont-EFCB, em trabalhos de soldagem e em torno por eles fabricado.....	22
Foto 18	Aspecto panorâmico do Centro Eletrônico de Processamento de Dados da Administração Geral-RFFSA.....	26
Foto 19	Trecho mostrando a aplicação de dormentes de concreto, para moder- nização da via permanente, permitindo maior desenvoltura em nossas estradas	27
Foto 20	Interior de armazém da AGEF, em S. Paulo, para produtos industriali- zados e agrícolas.....	35
Foto 21	Ângulo do Edifício-Sede da Administração Geral da RFFSA em fase de acabamento interno.....	36
Foto 22	Momento da entrega dos apartamentos do Conjunto Residencial de En- genho de Dentro.....	37
Foto 23	A implantação de capina química proporcionou na EFL grande econo- mia de mão-de-obra, exigida pelos métodos clássicos.....	38
Foto 24	A Estação de tratamento de dormentes em Governador Valadares e o pátio de secagem.....	38

INTRODUÇÃO

1

O exercício de 1968 caracterizou-se pelos resultados dos mais auspiciosos para a Empresa, no variado aspecto das suas múltiplas atividades, podendo-se mesmo defini-lo como o ano de profundas reformas e de saneadoras iniciativas, capazes de contribuir decisivamente para o crescente desenvolvimento do sistema ferroviário nacional e para superar, ainda, a curto prazo, os inconvenientes das suas conhecidas dificuldades financeiras.

Necessitando de subvenção, desde que foi instituída, por fatores históricos decorrentes da própria formação das antigas Ferrovias incorporadas ao seu patrimônio, teve a RFFSA, ao lado dessa contingência, de enfrentar as distorções que caracterizavam sua verdadeira situação econômico-financeira, negativamente refletida sobre a opinião pública e sobre os próprios órgãos governamentais. A normalização contábil, implantada em 1968, proporciona melhor e mais exato conhecimento do real valor do trabalho pela Empresa produzido.

Dentro dos estreitos limites das disponibilidades financeiras, muito foi realizado nesse décimo primeiro ano de existência da Empresa, visando à melhoria geral do sistema, quer sob o ponto de vista administrativo, quer operacional, como adiante será exposto e analisado.

Pelo seu significado mais expressivo, cumpre, desde logo, destacar, dentre os objetivos alcançados: a conquista agressiva do mercado de transporte, mediante melhoria operacional e adequação tarifária; contenção da despesa; redução dos efetivos; condensação do número de classes funcionais e reformulação dos processos de admissão e de ascensão do pessoal; agrupamento das Unidades de Operação em sistemas regionais; reorganização estrutural homogeneizada de todas as Estradas; aprimoramento do processamento de dados; formulação da sistemática de cálculo de custos dos transportes; racionalização da manutenção e melhoria geral da via permanente e do material rodante, bem como das oficinas, sistemas de sinalização e de comunicações; concentração dos recursos de investimentos em obras e serviços de rentabilidade mais imediata e, finalmente, a aplicação da nova sistemática de apuração e contabilização das operações.

O resultado de todo esse esforço, para levar a Empresa aos níveis da moderna técnica, bem pode ser apreciado através dos seguintes índices, que exprimem a evolução de 1968 sobre o exercício anterior: 11% a mais no transporte de carga

útil; acréscimo de 10% na quantidade de passageiros de subúrbio; 8% a mais no número de unidades de tráfego produzidas; redução de 4% no efetivo e acréscimo de 12% na produtividade do pessoal; 57% de aumento na receita gestorial, contra apenas 15% na despesa; coeficiente de exploração 20% melhor e, ainda, redução de 20% no deficit em moeda nominal, ou 35% em valor deflacionado.

2

COORDENAÇÃO

DEPTO. DE RELAÇÕES PÚBLICAS

ARTE E IMPRESSÃO

SETOR DE DESENHO E IMPRESSÃO

ÁREA INDUSTRIAL

VIA PERMANENTE

3

O racional planejamento da mecanização dos trabalhos de manutenção da via permanente possibilitou, em 1968, mais eficiente aproveitamento dos equipamentos disponíveis, que passaram a cobrir 7.000 km de linha. Na RVPSC, 40% de sua extensão, ou sejam, 1.200 km, são hoje atendidos por conserva mecanizada, inclusive seu tronco de maior densidade de tráfego, que liga Paranaguá-Ponta Grossa-Ourinhos-Água Boa. Os métodos de manutenção manual foram racionalizados para operar em processo cíclico. Na RFN, a motorização das turmas de conserva imprimiu maior produtividade.

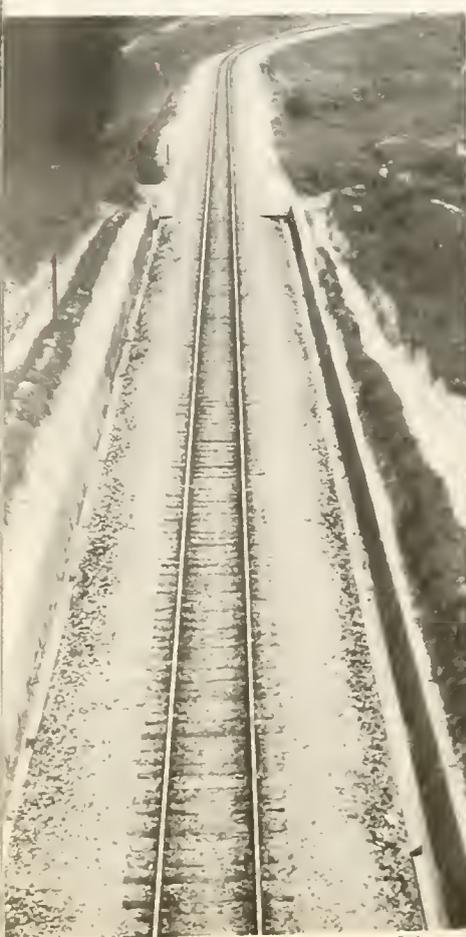


Foto 1



Foto 2



Foto 3

A soldagem de trilhos se estendeu as ferrovias do Nordeste e a extensão de linhas soldadas, na Rêde, foi acrescida de 250 km, o que representa 20% a mais, em relação ao exercício precedente

Com os recursos disponíveis, foram remodelados 700 km de linha e substituídos 320 km de trilhos, aplicando-se, ainda, 290 aparelhos de mudança de via, 3,8 milhões de dormentes, dos quais 860.000 tratados e, ainda, um milhão de metros cúbicos de pedra para lastro. Nova usina de preservação de dormentes foi instalada em Corinto, na EFCB, achando-se em fase de conclusão a montagem de outra, em João Amaro, na VFFLB. da EFCB, danificando a ponte sôbre o rio Gorutuba e impedindo, por três meses, a ligação ferroviária norte-sul do país.

4

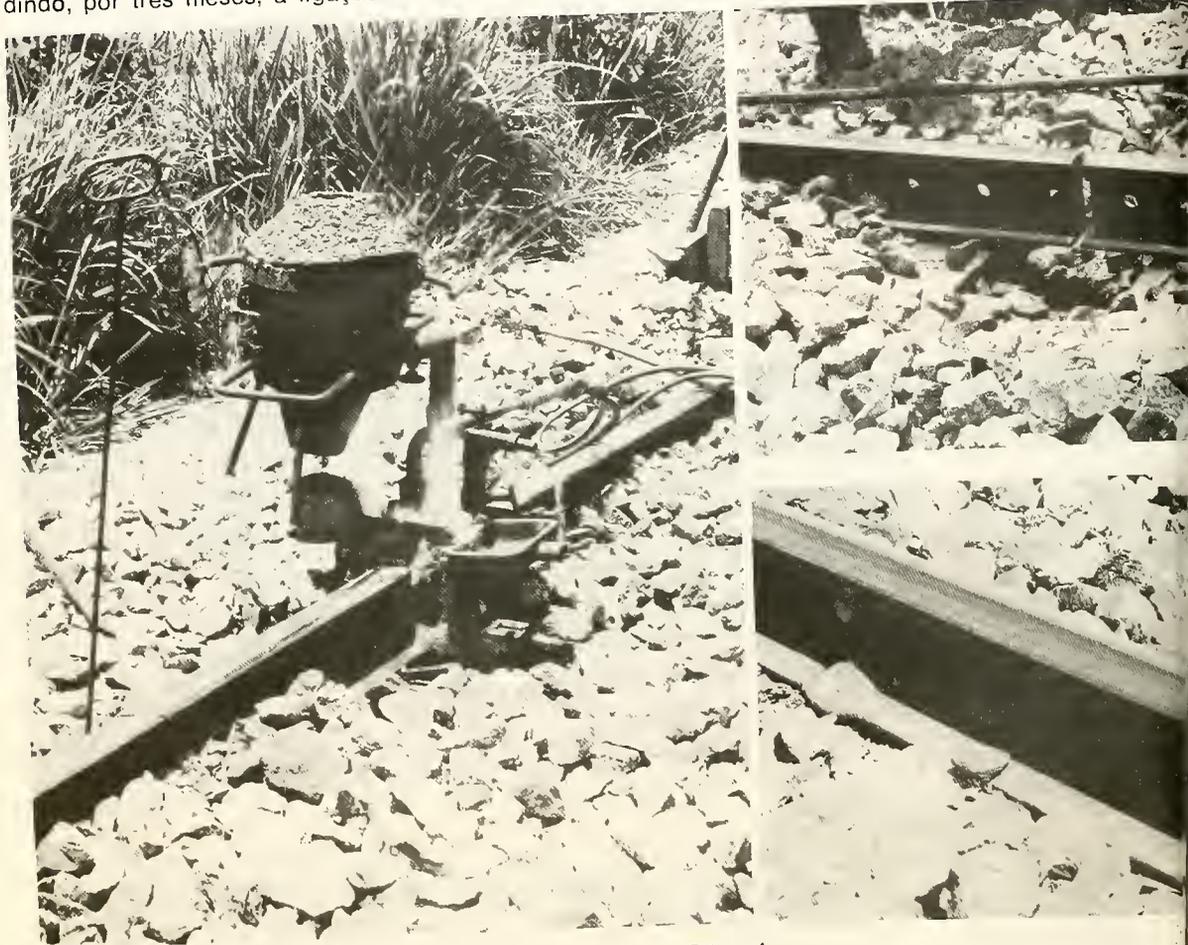


Foto 4

Especial atenção foi dispensada à VFFLB, que teve sua linha sul atingida por catastróficas precipitações pluviométricas, causando desmoronamentos em 88 cortes e em 70 aterros, com interrupção do tráfego em mais de 260 km. O mesmo fenômeno afetou também o trecho Montes Claros-Monte Azul, da EFCB, danificando a ponte sôbre o rio Gorutuba e impedindo, por 3 meses, a ligação ferroviária norte-sul do país.

Tiveram prosseguimento os trabalhos de assentamento de linha nos trechos Engenheiro Bley-Ponta Grossa (TS) e Água Boa-Cianorte, que a RVPSC executa para o DNEF.

MELHORIA DE TRAÇADOS E OBRAS

Na VFRGS, numa extensão de 103 km, entre Hulha Negra e Herval, foi entregue ao tráfego a variante de Pedras Altas, que oferece condições técnicas para triplicar a tonelagem rebocada e a velocidade dos trens.

Integrante da grande retificação Lins-Araçatuba, na EFNOB, entrou em tráfego a Variante Penápolis-Coroados, com 25 km, sendo ultimado o assentamento de linha no trecho Coroados-Guatambu, de 15 km, melhoramentos êsses que permitirão duplicar a capacidade de tração e reduzir de quase 20% a extensão do antigo traçado.

Na EFL, entrou em operação a ligação, em bitola métrica, Ambai-Campos Elísios, com 18 km, que substituiu a precária linha da antiga EF Rio D'Ouro, ensejando à EFCB futuro acesso direto à Refinaria de Duque de Caxias, a ser atingida, também em bitola larga.

A variante Capistrano-Itapiuna, com 7 km, na RVC, foi posta em tráfego, restando, para a conclusão desse melhoramento, apenas 5 km, quando serão eliminados a rampa de 3% e o raio de 100 m. Em fase experimental, passou a operar a variante de Tubarão, na EFDTC, prosseguindo-se as obras de construção das variantes Santa Maria-Canabarro, na VFRGS, e Promissão-Avanhandava, na EFNOB, de alargamento entre General Carneiro-Sete Lagoas e Engenheiro Pedreira-Costa Barros, na EFCB. Foram aceleradas, ainda, a retificação Avanhadava-Penápolis (EFNOB) e a construção da variante de Criciúma (EFDTC), sendo perfurado o túnel de 426 m, que substituirá, na RVPSC, o túnel n.º 14, do trecho Curitiba-Paranaguá.



Foto 5

Possibilitando acréscimo de 63% na capacidade atual do sistema, bem como o transporte de gás liquefeito de petróleo, concluiu a EFSJ os trabalhos de assentamento, em 40 km, da segunda linha de produtos claros do oleoduto Santos-S. Paulo, que liga a Estação de Bombas, de Cubatão, ao terminal de Utinga. Em fase de conclusão se encontra a construção de duas linhas de oleoduto, de 2 km, ligando a Refinaria Gabriel Passos ao terminal ferroviário de Imbirussu, na VFCO, para o abastecimento de combustível ao Triângulo Mineiro e Planalto Goiano.

6

Concluíram-se as estações internacional de Corumbá e a de Arapuá, da EFNOB, bem como a de Jussara, da RVPSC, dando-se seqüência à instalação da terminal de passageiros e encomendas, da VFRGS, em Pôrto Alegre.

Na EFCB, tiveram prosseguimento as obras de adaptação das linhas, no trecho Penha Circular-Duque de Caxias, para o tráfego dos trens elétricos de bitola larga, atacando-se a construção das estações de Cordovil, Braz de Pina, Parada de Lucas, Vigário Geral e Duque de Caxias, e incrementando-se, ainda, os trabalhos de reparo da infraestrutura e de assentamento das linhas em suas posições definitivas, sem interrupção da normal circulação dos trens.

Para atender às necessidades dos serviços de cofres de carga, adaptaram-se os pátios de Engenheiro São Paulo e Marítima; melhoraram-se os de Arará, Alfredo Maia, Belo Horizonte, Hôrto Florestal e Joaquim Murtinho, na EFCB.



Foto 6

MATERIAL DE TRANSPORTE

O parque de tração recebeu mais quatro locomotivas de 1 150 HP e 18 t/eixo, integrantes de um lote de nove, adquiridas à Companhia Vale do Rio Doce. Em oficinas da própria Empresa foram recuperadas 40 locomotivas avariadas, elevando-se de 5% o número de locomotivas em tráfego.

A frota de vagões foram incorporadas 310 novas unidades, sendo 270 de vagões fechados de 42 t e 40 gôndolas de 54 t, o que, com a recuperação de veículos avariados, fez crescer de 361 o número de vagões em tráfego.

A Empresa construiu 40 carros de passageiros, de aço carbono, achando-se em fase de montagem, na indústria particular, 26 carros de aço inoxidável, destinados aos serviços suburbanos da EFSJ, sendo também modernizados seis trens-unidades elétricas da EFCB.

7



Foto 7

Para entrega em 1969, foi contratada a fabricação de 400 vagões-tanques de 43 m³ de capacidade, para bitola métrica.

Em ritmo acelerado deu-se prosseguimento aos programas de padronização de truques e engates, de substituição de rodas de ferro fundido por rodas de aço forjado laminado e de adaptação de mancais de rolamento, a fim de reduzir a

imobilização dos veículos e as despesas com a sua manutenção.

Deu-se andamento, na RVPSC e na VFRGS, aos serviços de adaptação de vagões especializados para o transporte de granéis sólidos; protótipos de vagões especializados foram construídos, um para transportar três "containers" de 20 pés, na EFCB, e outro para açúcar a granel, na RFN.

Os trabalhos de conversão do sistema de freio a vácuo para ar comprimido, nas ferrovias do Nordeste, iniciados em 1967, prosseguiram, obtendo-se a conversão de mais 945 vagões.

8

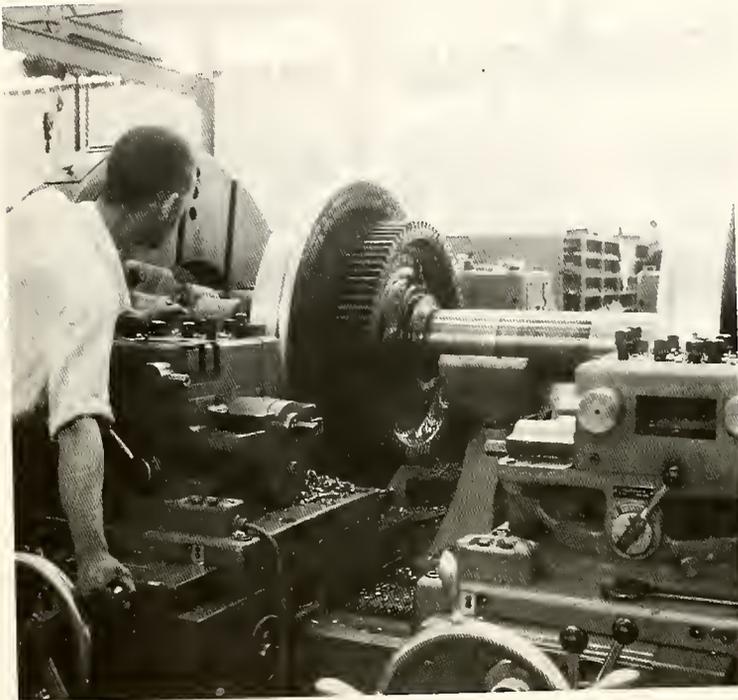


Foto 8

OFICINAS E DEPÓSITOS

Oficinas e depósitos foram construídos, adaptados, reformados e reaparelhados. Assim, o novo Parque Diesel de Edgard Werneck (RFN) e a Oficina Diesel de S. Francisco (VFFLB) têm adiantados os seus serviços de construção e reaparelhamento, devendo entrar em operação no decorrer de 1969; nas Oficinas de Demosthenes Rocket (RVC), de Lavras (VFCO), de Henrique Lage (EFDTC), de Bauru (EFNOB) e de Diretor Pestana (VFRGS) substanciais melhoramentos foram introduzidos; nos depósitos de Triângulo, Maceió e Natal (RFN), de Cachoeira Paulista (EFCB), de Ponta Grossa (RVPSC) e de laço (VFFLB) realizaram-se obras de adaptação e reforma; concluíram-se os postos de revisão de Bauru (EFNOB), de Manoel Feio (EFCB), de Prudente (VFCO) e de Santa Maria (VFRGS), colocando-se em funcionamento, finalmente, fresadoras subterrâneas para rodeiros, na RFN e na VFRGS.



Foto 9

COMUNICAÇÕES

Os trabalhos de implantação de moderno sistema de telecomunicações foram desenvolvidos com intensidade. Assim, as novas centrais de telex e telefônicas permitirão atender, na RVPSC e na VFRGS, 50 estações interligadas através de equipamentos de ondas portadoras, aplicadas em linhas aéreas, numa extensão da ordem de 5.000 km. Equipamentos "CARRIER" telefônico e telegráfico, de procedência italiana, e centrais de telex, de fabricação alemã, de valor superior a NCr\$ 1 milhão, foram recebidos para a melhoria do sistema de comunicações, devendo ser instalados e entrar em operação em 1969. As linhas aéreas dos trechos Ponta Grossa-Ourinhos-Maringá, na RVPSC, e Pôrto Alegre-Santa Maria-Cruz Alta e Santa Maria-Bagé, na VFRGS, foram revisadas e 1.000 km de linha da rede aérea foram remodeladas, achando-se outros 600 km em fase de conclusão.

Na EFCB, dos nove centros telefônicos previstos no projeto de modernização das comunicações do eixo Rio-S. Paulo-Belo Horizonte, sete tiveram concluídas suas instalações; deu-se prosseguimento à expansão e melhoria dos sistemas telefônicos seletivos, e os serviços de instalação dos equipamentos nos trechos Recife-Palmares, da RFN, e Indubrasil-Ponta Porã, da EFNOB, foram concluídos.

Outro empreendimento de grande alcance é o sistema de ligação em HF (ISB fonia e grafia) que unirá a sede da Administração Geral da Empresa, no Rio de Janeiro, às sedes de suas diversas Unidades de Operação, onde foram aplicados, em 1968, NCr\$ 2 milhões, achando-se já concluídas as obras civis nas estações transmissoras e receptoras do Rio, Curitiba, Recife e Fortaleza, e em fase adiantada as de Pôrto Alegre e Salvador.

Os equipamentos, em Recife, têm sua montagem quase concluída e as estações do Rio de Janeiro e de Curitiba acham-se em fase experimental de operação.

SINALIZAÇÃO

10

O sistema de sinalização, na EFSJ, foi beneficiado com o prosseguimento da instalação do CTC, dotado de "cab signal" e "speed control", sendo concluída a montagem da torre de controle do CTC e cabine de rotas da Estação da Luz, introduzindo-se, ainda, modificações de campo no pátio dessa mesma Estação.

Na EFCB ultimaram-se os trabalhos de montagem do CTC, no trecho Bangu-Campo Grande, e idênticos serviços se realizaram no trecho Lafaiete-Barreiros, reformando-se também o sistema do trecho Três Rios-Lafaiete.

ELETRIFICAÇÃO

O sistema eletrificado da EFCB, na área da Rio Light, teve seus equipamentos e instalações melhorados e adaptados à frequência de 60 Hz. Mais de 2 km de linha aérea se estenderam, a fim de possibilitar a composição de trens elétricos no pátio de cargas de Alfredo Maia, e o projeto da eletrificação do trecho Penha Circular-Duque de Caxias teve sua execução concluída.

Com a erradicação do sistema eletrificado da RVPSC, ditada pelas inadequadas condições do projeto executado e pela inviabilidade econômica de sua imediata recuperação, os respectivos equipamentos e material rodante estão sendo transferidos para a VFCO, que os vem aplicando na melhoria de suas linhas e na conversão, para 3.000 volts, do trecho Barra Mansa-Augusto Pestana.

ÁREA COMERCIAL

TRANSPORTE REALIZADO

11

Graças à adoção de uma política de tarifas condizente com o mercado, o transporte de passageiros do interior reagiu ao declínio dos três últimos anos, apresentando um acréscimo, em 1968, de 3% no número de passageiros/quilômetro movimentados em relação ao exercício anterior.



Foto 10

O transporte suburbano de passageiros acusou sensíveis melhorias na regularidade de horários e na oferta de acomodações, correspondidas com um acréscimo de 10% na quantidade de passageiros transportados. Na área do Rio de Janeiro, que representa 70% do transporte de subúrbio em toda a Rede, a movimentação diária atingiu ao número recorde de 605.000 passageiros transportados em 883 trens diários.

Perdurou a tendência de declínio do transporte de bagagens e encomendas e de animais, os primeiros em face das suas características não tipicamente ferroviárias e o último, pelo adequado estímulo à instalação de frigoríficos em locais mais próximos das zonas de pecuária. A participação desses transportes, em relação à carga geral ferroviária, passou de 2,9%, em 1967, para 2,5% em 1968.

Apesar da flexibilidade do caminhão na movimentação de cargas e da expansão da rede rodoviária nacional, conseguiu a RFFSA, em 1968, bater todos os seus récorde no transporte ferroviário de mercadorias, ultrapassando a casa dos 10 bilhões de toneladas-quilômetro, com um acréscimo de 11% sobre o trabalho realizado no exercício precedente.

12

Além da carga ferroviária, que representou o deslocamento récorde de 30,5 milhões de toneladas a uma distância média de 343 quilômetros, outro resultado auspicioso foi o novo récorde obtido com o oleoduto Santos-São Paulo, onde foi vencida a barreira dos 13 milhões de toneladas de combustível transportado, com um crescimento de 2% sobre a tonelage bombeada em 1967. A carga total pela Rede transportada em 1968 aproximou-se, pois, da expressiva cifra de 44 milhões de toneladas.

O quadro seguinte sintetiza e confronta os valores da carga transportada no período 1966/68:

milhões de unidades

ESPECIFICAÇÃO	1966	1967	1968
TONELADAS ÚTEIS	42,3	41,6	43,8
sistema ferroviário	29,4	28,6	30,5
sistema rodoviário	0,2	0,1	0,1
oleoduto	12,6	12,9	13,2
TONELADAS - QUILOMETRO ÚTEIS	10.047,7	9.850,9	10.857,9
sistema ferroviário	9.630,5	9.481,9	10.464,1
sistema rodoviário	72,1	11,4	7,2
oleoduto	345,1	357,5	386,6

A participação das principais mercadorias no trabalho total produzido está expressa, a seguir, com o correspondente acréscimo de toneladas-quilômetro em relação ao resultado do ano precedente.

MERCADORIAS	PARTICIPAÇÃO NO TOTAL	ACRÉSCIMO 1968/67
MINÉRIO DE FERRO	28%	9%
CIMENTO	9%	16%
MADEIRA	6%	8%
CAFÉ	5%	79%
CARVÃO MINERAL	4%	16%

Quanto ao trabalho ferroviário nas Unidades de Operação, dignos de nota são os seguintes acréscimos na tonno-quilometragem de carga geral produzida, todos superiores à média de 10,4% obtida em tôda a RFFSA:

UNIDADE DE OPERAÇÃO	ACRÉSCIMO 1968/67
V F F L B	27%
R V P S C	22%
V F C O	21%
E F S J	16%
E F N o B	13%

13

Continuou em destaque a posição ímpar da EFCB que, juntamente com a RVPSC e VFRGS, integra o conjunto de estradas responsáveis por 70% do transporte ferroviário de carga da RFFSA. A participação das Unidades de Operação nesse trabalho, em 1968, assim se expressa:

UNIDADE DE OPERAÇÃO	EFCB	RVPSC	VFRGS	EFNoB	VFCO	EFSJ	RFN
PARTICIPAÇÃO NO TRAB. FERROVIÁRIO	46,3%	13,8%	10,1%	7,0%	6,9%	5,3%	3,1%

UNIDADE DE OPERAÇÃO	EFL	VFFLB	EFDTC	RVC	EFSLT	EFSCt
PARTICIPAÇÃO NO TRAB. FERROVIÁRIO	2,8%	1,9%	1,4%	1,3%	0,1%	0,0%

Considerando o transporte de combustível, através do oleoduto Santos-São Paulo, a participação da EFSJ, na tonno-quilometragem total da RFFSA, se situaria imediatamente após a VFRGS.

CONVÊNIOS DE TRÁFEGO MÚTUO INTERNACIONAL

A assinatura do novo convênio de intercâmbio de material rodante entre a RFFSA (VFRGS) e a Empresa Ferrocarriles Argentinos (Ferrocarril General Urquiza), objetivando o incremento do transporte ferroviário no comércio entre o Brasil e a Argentina, ensejou uma pronta movimentação de 20.000 toneladas de trigo importado, realizada com pleno êxito e com economia de preço do produto no mercado moaqueiro nacional; café e madeira representaram, em contrapartida, os produtos exportados.

Em caráter experimental, iniciou-se a conjugação rodoferroviária Assunção-Guarapuava-Paranaguá, que possibilitará ao Paraguai acesso àquele pôrto servido pela RVPSC, achando-se em fase de elaboração o convênio regulamentador.

14



Foto 11

A integração ferroviária Brasil-Bolívia, decorrente do convênio celebrado com o Ferrocarril Yacuiba-Santa Cruz-Corumbá, facultou a interligação Três Lagoas-Santa Cruz de La Sierra, que constitui mais um passo para a consolidação da Transcontinental Santos-Arica.

MEDIDAS OPERACIONAIS

Foi incrementada a utilização do sistema de tração múltipla, minorando-se os custos parciais médios e suprindo-se a carência de maquinistas. O remanejamento do material rodante e de tração, entre as Unidades de Operação, possibilitou o atendimento das sobrecargas de demanda na época das safras e, com maior utilização de silos de transbordo, sugadores e vagões graneleiros simplificaram-se as operações de carga e descarga de mercadorias a granel.

A EFCB, além do movimento de quase 200 "containers" de café solúvel para exportação, estendeu tal serviço à carga geral no eixo Rio-São Paulo, atingindo, ao fim do exercício, um transporte mensal de 1.200 cofres de carga de 20 t; na RVPSC os "containers" de 5 t foram utilizados, inclusive, no transporte de trigo a granel. A conjugação rodoferroviária foi altamente estimulada e o reaparelhamento dos pátios e terminais proporcionou a redução do período de imobilização dos veículos.

A extensão da operação ferroviária ao trecho Pires do

Rio-Brasília trouxe novas correntes de tráfego à VFCO. A conclusão da ligação Terezina-Altos, de 41 km, permitiu ligar a EFSLT com a antiga EF Central do Piauí, abrindo novas perspectivas ao transporte na região.

Foi iniciado o intercâmbio de tração com a Cia. Paulista de Estradas de Ferro, ensejando a formação de trens diretos, com liberação de locomotivas e melhor rotação dos vagões.

Em prosseguimento ao programa de transformação de estações de pequeno porte em "paradas" e de erradicação de trechos antieconômicos, fecharam-se 143 estações, bem como foi suspenso o tráfego em 369 km de ramais comprovadamente antieconômicos e sem possibilidade de recuperação imediata.

15

Aos usuários a Empresa pôde proporcionar, em 1968, maior regularidade no horário e menor tempo de percurso.

COMERCIALIZAÇÃO DOS TRANSPORTES

Para uma racional fixação de tarifas, implantou-se uniforme sistemática de apuração de custo de transporte, acompanhada de adequada estrutura de análise e controle.

Foto 12



A concorrência do caminhão foi combatida, sendo estabelecidas várias tarifas especiais, muitas das quais para fazer frente à diferença de quilometragem entre os percursos ferroviários e rodoviários. As Unidades de Operação, visando ao aproveitamento dos vagões vazios e de retorno, concederam abatimentos tarifários, até o limite mínimo previsto pelo custo parcial médio. A tarifa do minério de ferro passou a obedecer a flutuação da taxa de câmbio e o carvão, finalmente, conseguiu ter seu frete parcialmente reajustado.

16



Foto 13

As passagens de subúrbio também sofreram pequenas e imprescindíveis correções, à exceção da área do Rio de Janeiro, onde as injunções de ordem social as mantiveram nos mesmos níveis de 1965. As tarifas dos serviços de passageiros também foram reajustadas, de forma a se situarem em níveis condizentes com o mercado de transporte, evitando-se, por esse meio, o esvaziamento dos trens de passageiros do interior.

Tôda essa política tarifária propiciou uma conquista agressiva de transporte e representou alteração profunda no "status" vigente há longos anos, e o resultado alcançado está consubstanciado no aumento de 1 bilhão de toneladas-quilômetro de mercadorias e de 22% na receita de transporte, em relação aos níveis do ano anterior.

ÁREA DO PESSOAL

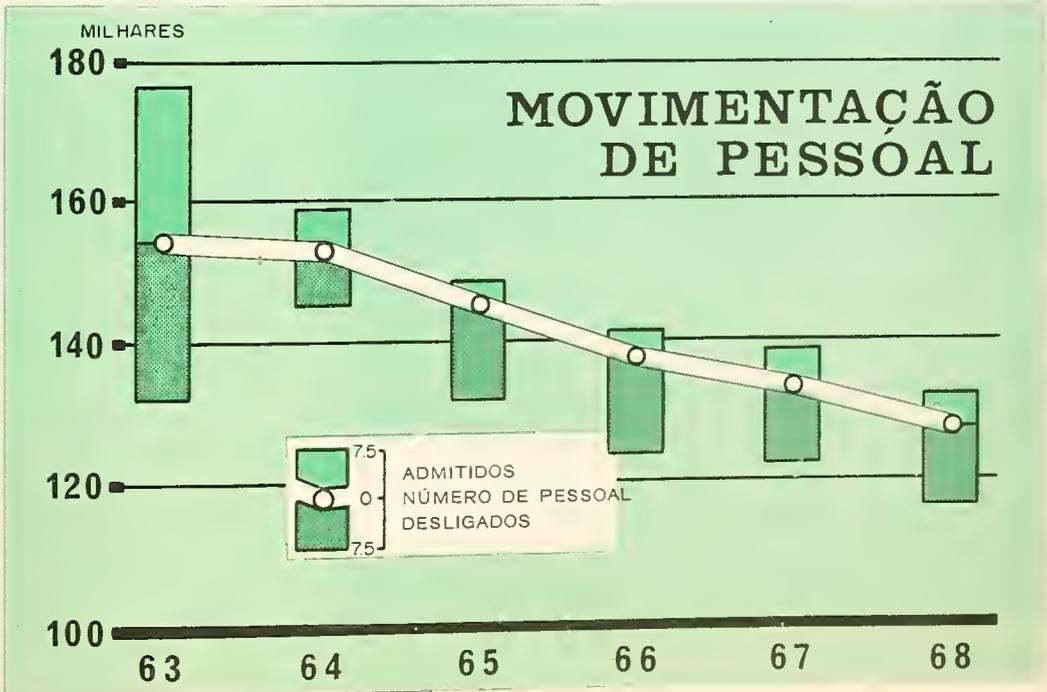
O exercício de 1968 assinalou o prosseguimento da política de perfeita compreensão entre a Empresa e o seu pessoal, mantendo-se o mesmo clima de mútuo entendimento observado nos anos anteriores, com os mais favoráveis reflexos na produtividade por empregado, que aumentou de 12% em relação ao ano precedente:

EFETIVO

ANO	NÚMERO DE EMPREGADOS	ÍNDICE DE EVOLUÇÃO
1963	154.001	100
1964	153.434	99
1965	145.821	95
1966	138.587	90
1967	133.384	87
1968	128.269	83

Com o objetivo de não exceder o limite do Quadro Industrial fixado pela Diretoria e homologado pelo Ministério dos Transportes, reajustes foram realizados nos quantitativos das diversas Unidades de Operação, em função das reais necessidades dos serviços, conseguindo-se não só atingir aquele limite, como até mesmo reduzi-lo. Fixado em 131.000 ferroviários o Quadro Industrial, a 31 de dezembro contava a Rêde com um efetivo de apenas 128.269 empregados, havendo, assim, redução de 5.100 homens, ou seja, de 3,8% sobre o efetivo do exercício precedente e isso sem comprometer a segurança do tráfego e sem criar problemas sociais.

A evolução do efetivo de pessoal é demonstrada a seguir:



Esses 128.269 ferroviários são constituídos de 87.229 (68%) servidores da União cedidos à RFFSA, na conformidade do disposto no art. 15 da Lei n.º 3.115, de 16 de março de 1957, e de 41.040 empregados trabalhistas (32%), na sua maioria remanescentes das antigas Ferrovias, antes em regime especial.

DESPESA

18 A política de contenção na área do pessoal pode ser avaliada quando se considerar que, atendida a majoração salarial de 20%, deferida por força de lei, a despesa total cresceu de apenas 15% em relação ao ano precedente.

Em moeda constante em 1967, houve um real decréscimo de 8% nessa despesa, que também foi reduzida em relação à participação no dispêndio geral da Empresa, como se evidencia nos quadros abaixo:

EXERCÍCIO	DESPESA - NCr\$ milhões		RELAÇÃO
	PESSOAL	TOTAL	
1963	148,2	206,2	72%
1964	241,7	349,5	69%
1965	308,8	496,1	62%
1966	403,4	621,5	65%
1967	510,7	798,5	64%
1968	588,3	921,2	64%

EVOLUÇÃO NA DESPESA DE PESSOAL

EXERCÍCIO	DESPESA - NCr\$ milhões		EVOLUÇÃO
	NOMINAL	DEFLACIONADA	
1963	148,2	148,2	100
1964	241,7	126,6	85
1965	308,8	103,0	69
1966	403,4	97,2	66
1967	510,7	95,7	65
1968	588,3	88,9	60

PARTICIPAÇÃO NA DESPESA TOTAL DA RFFSA

PLANO DE CLASSIFICAÇÃO DE CARGOS

Com a implantação, em 1967, do Plano Simplificado de Classificação de Cargos (PSCC), as admissões passaram a ser efetuadas em apenas 130 classes, de atribuições racionalmente definidas, em substituição às 811 anteriormente existentes; foi, assim, obtido um controle de lotação que permitiu à RFFSA fixar seu Quadro Industrial, pela primeira vez, com substancial redução no efetivo então existente. O pessoal cedido foi totalmente classificado nas 130 novas classes, permanecendo o trabalhista, anteriormente admitido, ocupando as antigas 811 classes, então consideradas extintas.

Em 1968, porém, as 811 classes extintas se reduziram a 106, enquanto que as 130 novas classes do PSCC foram condensadas em apenas 100, sendo, ainda, elaboradas normas gerais, nas quais se definem os novos processamentos de admissões e critérios de ascensão.

19

Para aplicação do PSCC, a Empresa atualizou as promoções do pessoal de regime trabalhista, normalizando a sua concessão e adotando idêntico critério em relação aos servidores cedidos, inclusive no tocante aos acessos, que, na quase totalidade das Unidades de Operação, não se verificavam desde 1960.

Característica das mais importantes e de profunda repercussão é a isonomia salarial e de atribuições em que foram agora colocados os servidores cedidos e trabalhistas, integrados em um quadro uniforme, independentemente dos seus regimes jurídicos, inclusive quanto a promoções, sem prejuízo dos direitos adquiridos, escopo este perseguido desde a criação da Empresa.

Caminha a RFFSA, assim, para a mais completa homogeneidade de seus quadros, com a eliminação das distorções na remuneração do pessoal e com a solução do grave problema decorrente dos desvios funcionais, que permitirá baixar, em futuro próximo, o efetivo para 120.000 empregados.

NORMAS SOBRE DIREITOS E DEVERES

Entre as medidas importantes, no campo das relações da Empresa com os seus servidores, cabe destacar os estudos submetidos ao Governo, visando à reformulação da legislação aplicável ao pessoal e conseqüente eliminação da diversidade de regimes jurídicos e melhor desenvolvimento da política empresarial.

Adequado serviço de auditoria vem sendo implantado, visando à homogeneização dos critérios adotados e proporcionando a solução de velhos problemas na área previdenciária.

DESENVOLVIMENTO DE PESSOAL

Para desenvolvimento do pessoal e valorização da mão-de-obra, 11.497 servidores participaram de cursos e seminários, o que representou o treinamento, em um ano, de 9% do efetivo total da Empresa. Tal trabalho absorveu dispêndio da ordem de NCr\$ 7,5 milhões, cobertos, em 45%, com recursos do acôrdo RFFSA/SENAI.

20



Foto 14



Foto 15

POLÍTICA DE BEM-ESTAR

A assistência ao ferroviário, em 1968, desenvolveu a tendência de buscar melhor coordenação com os órgãos assistenciais do Governo e de motivar os próprios servidores a participarem na solução dos seus problemas sociais.

No campo da saúde, mais estreito entrosamento com os serviços do INPS e dos órgãos oficiais existentes em cada região possibilitou melhor assistência médico-odontológica, sem elevação do custo dos serviços. Os 60 ambulatórios, 123 postos médicos, 39 gabinetes dentários e 6 hospitais da Empresa efetuaram 1.860.000 atendimentos.



21

Foto 16

Seguiu-se a orientação de somente serem mantidos serviços de ensino onde não fôsse possível a educação básica, obrigatória, ministrada pelos poderes públicos ou órgãos comunitários. Foram mantidas 19 unidades de ensino pré-primário, 128 escolas primárias, 8 de nível médio, 28 profissionais e 23 outras de atividades de economia doméstica, oferecendo-se, no conjunto, 30.600 matrículas.

A criação de cooperativas de consumo e o desenvolvimento das existentes têm sido incentivados para um perfeito equacionamento dos problemas de abastecimento de gêneros ao pessoal, sendo melhoradas as condições de operação comercial dos 60 serviços de reembolsáveis.

Redução sensível foi obtida no número de acidentes do trabalho e no índice de gravidade, graças às medidas preventivas adotadas, através do maior apoio dado às 142 CIPAs existentes. Finalmente, entendimentos se ultimaram com o INPS para integração da RFFSA no seguro de acidentes do trabalho.

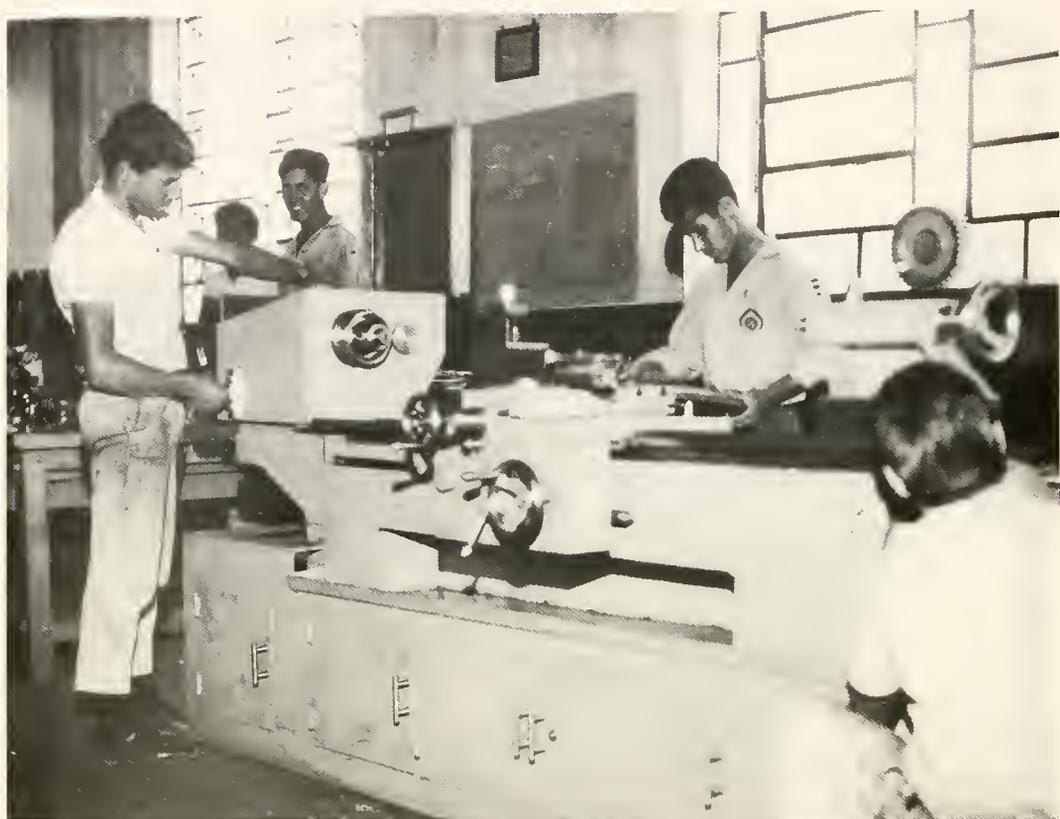


Foto 17

ÁREA DO MATERIAL

AQUISIÇÃO

23

Visando à substituição das importações pelo suprimento de peças sobressalentes e equipamentos passíveis de serem progressivamente produzidos no país, realizaram-se contratos com a indústria nacional e fizeram-se pesquisas para estabelecimento dos lotes econômicos a nacionalizar. Busca-se, desse modo, não só reduzir as despesas com a aquisição antecipada de divisas e ônus posteriores, bem como diminuir o prazo de entrega do material, cuja irregularidade também se reflete na imobilização de locomotivas.

CONTRÔLE

A preparação de bases uniformes e a modernização do equipamento para o controle das especificações conduziram à elevação do padrão de qualidade do material ferroviário utilizado pela Empresa.

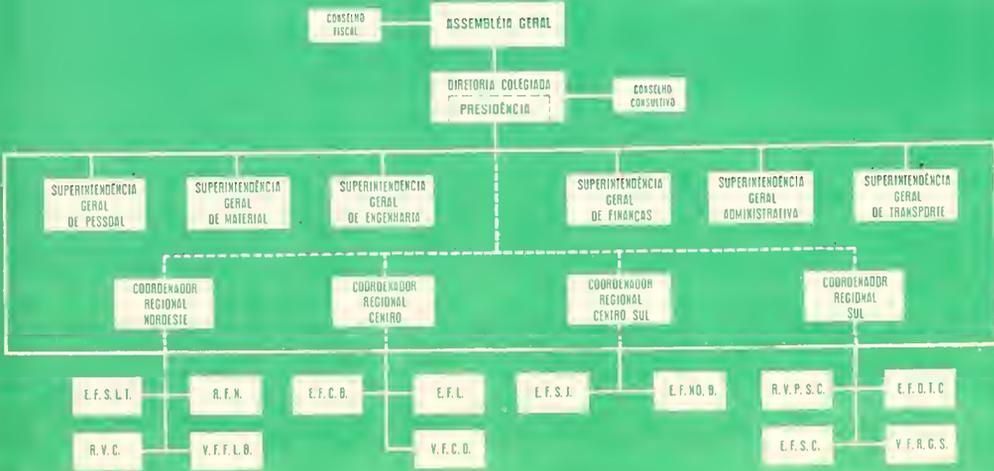
CODIFICAÇÃO

Teve prosseguimento a execução do programa de uniformização da nomenclatura, mediante listagem e estruturação de código de 30.000 itens, número quatro vezes superior ao constante do programa desenvolvido no exercício precedente.

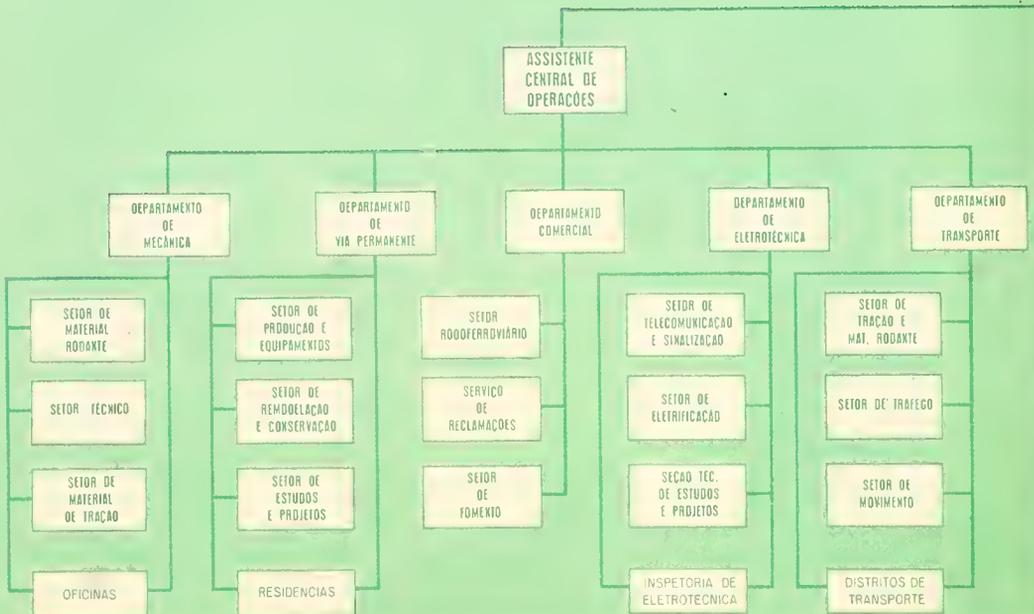
MEDIDAS GERAIS

A ampliação da área de estocagem, a progressiva normalização dos suprimentos, a simplificação da rotina de aquisição, o remanejamento do material entre Unidades de Operação e a dinamização da venda de material inservível constituem, sem dúvida, fatos que marcaram o desenvolvimento da Empresa na área de material.

COORDENADORIAS REGIONAIS



UNIDADE-TIPO DE OPERAÇÃO



Essa racionalização das estruturas, além de já propiciar uma radical alteração da metodologia de trabalho, se constituiu em passo objetivo para possibilitar o agrupamento das Unidades de Operação em quatro Sistemas Regionais. E para que tais agrupamentos não venham a provocar solução de continuidade nas atividades administrativas e operacionais das atuais Unidades, estudos foram elaborados para definir a forma de implantação progressiva do sistema, ficando o desempenho desse planejamento sob a orientação de quatro coordenadores Regionais que atenderão à Regional Nordeste, constituída pelas EFSLT, RVC, RFN e VFFLB; à Regional Centro, integrada pelas EFCB, EFL e VFCE; à Regional Centro-Sul, formada pelas EFSJ e EFNOB e, finalmente, à Regional Sul, agrupando às RVPSC, VFRGS, EFDTC e EFSCt.

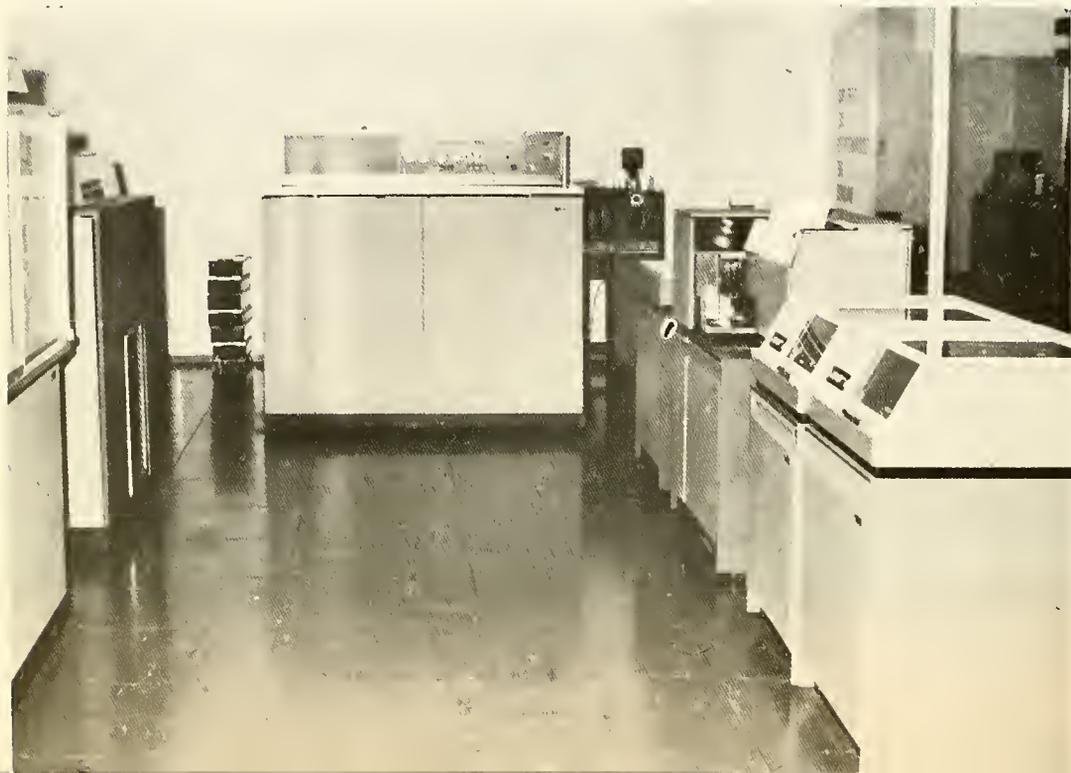
Desligada a antiga Estrada de Ferro Central do Piauí da supervisão administrativa da RVC, incorporou-se aquela Estrada à EFSLT, em face do estabelecimento da interligação Teresina-Altos.

RACIONALIZAÇÃO DO TRABALHO

Serviços de consultoria internacional, da mais alta experiência ferroviária, foram selecionados e assessores da SOFRERAIL estão sendo contratados para se constituírem em equipe com o pessoal técnico especializado da Empresa, a fim de se proceder a estudos com vistas à melhoria dos métodos operacionais e ao aperfeiçoamento das rotinas contábeis e dos levantamentos estatísticos.

Na Guanabara criou-se um Centro Eletrônico de Processamento de Dados para atender à EFCB, EFL e Administração Geral, passando, assim, a Empresa, a operar diretamente seu terceiro computador eletrônico.

Foto 18



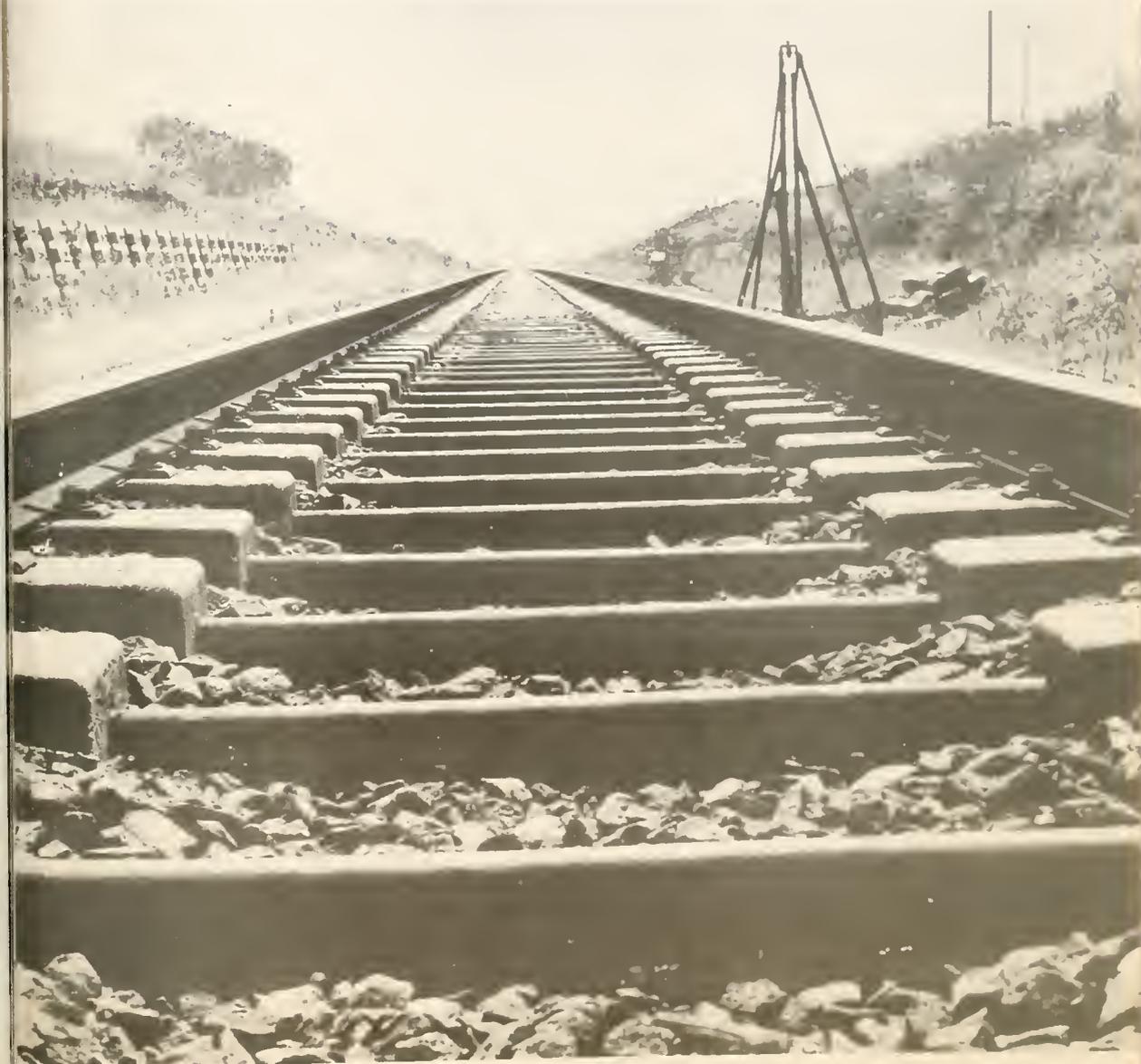
MEDIDAS GERAIS

Nova fonte de recursos de investimentos obteve-se do Governo com a criação de um fundo ferroviário, que fará, a RFFSA participar de 5% da arrecadação do Imposto de Exportação, a partir de 1969, mantendo, ao mesmo tempo, a cota-parte do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes, em definitivo.

Projetos e estudos, objetos do convênio com o BNDE, foram concluídos e submetidos à apreciação daquele Órgão para obtenção de financiamento, sem embargo da execução das obras, já em andamento.

27

Foto 19



ÁREA FINANCEIRA

SITUAÇÃO PATRIMONIAL

29

O valor do Ativo e Passivo, apurado em 31-12-1968, ascendeu a NCr\$ 2.420.149.196,23, com refôrço da situação do Ativo, que sofreu uma variação positiva líquida de NCr\$ 134.161.879,52. No cômputo dessa variação não está considerado o valor de NCr\$ 437.358.902,59, correspondente às operações internas entre a Administração Geral e as Unidades de Operação da Empresa.

O Passivo, excluindo-se a variação do Não-Exigível (Capital-Fundos), sofreu uma variação líquida positiva de apenas NCr\$ 36.065.404,34, também excluídas as operações internas, no valor geral de NCr\$ 431.238.524,06.

AUMENTO DE CAPITAL

O Capital Social da Empresa, que em 1967 era de ... NCr\$ 511.067.240,00, foi, por resolução da Assembléia Geral dos Acionistas, realizada em dezembro de 1968, aumentado para NCr\$ 631.554.472,00.

A variação verificada, de NCr\$ 120.487.232,00, decorre da aplicação dos recursos recebidos para investimentos, no exercício de 1967, bem como do patrimônio líquido representativo das Estrada de Ferro Ilhéus, Estrada de Ferro Santa Catarina e Viação Férrea do Rio Grande do Sul, em face de sua incorporação de direito à RFFSA:

— Cota-parte do Impôsto Único sôbre Combustíveis e Lubrificantes	103.306.980,97
— Taxa de Melhoramentos (resíduo)	1.622.478,66
— Patrimônio líquido das Estrada de Ferro Ilhéus, Santa Catarina e Viação Férrea do Rio Grande do Sul	15.557.772,37
	<hr/>
	120.487.232,00

Com o aumento ocorrido, o Capital Social da Empresa, representado por ações de valor nominal de NCr\$ 1,00, nominativas e integralizadas, passou a ser de:

— Ações ordinárias de União (72%) ...	455.116.258,00
— Ações preferenciais dos Estados (22%)	141.152.120,00
— Ações preferenciais dos Municípios (6%)	35.286.094,00
	<hr/>
	631.554.472,00

FUNDOS DIVERSOS

30

Durante o exercício foram levados à conta de Fundos Diversos recursos de distintas origens, apresentando-se, em 31-12-1968, a seguinte posição

— Para aumento de Capital:	
Cota-parte do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes	126.470.325,13
Resíduo anterior	1.936,28
	<hr/>
	126.472.261,41
— Para Convênio RFFSA/SENAI	1.371.149,10
 — Para fins diversos:	
Fundo para Renovação do Oleoduto	3.820.758,17
Fundo para Expansão do Oleoduto	3.820.758,17
Fundo para o Departamento de Assistência ao Ferroviário	3.156.981,39
Fundo Nacional de Investimentos Ferroviários	27.616.663,78
Fundos Convênios RFFSA/DNEF	3.800.000,00
Fundo de Garantia de Tempo de Serviço	16.360.956,17
Fundo para Investimento (Recursos de vendas de sucata)	5.891.684,45
Fundos Diversos	1.998.821,50
	<hr/>
	194.310.034,14

Relativamente ao exercício de 1967, apresentou esta conta uma variação líquida para mais, no importe de NCr\$ 44.063.811,21.

FINANCIAMENTOS

Para atender a compromissos de financiamentos externos, foram efetuados, no exercício, pagamentos no montante de US\$ 27,554,096.40 e CAN\$ 428,005.20, dos quais US\$ 25,376,964.46 pelo Tesouro Nacional. O saldo devedor desses encargos passou a ser de US\$ 133,987,798.64 e CAN\$ 1,336,877.20, respectivamente.

Ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico foi paga a importância de NCr\$ 15.184.867,80, sendo o saldo para liquidação dos débitos anteriores reduzido a NCr\$ 24.264.867,80.

EXECUÇÃO FINANCEIRA

As realizações financeiras, graças ao apoio das autoridades governamentais, puderam apresentar notável dinamização com a liquidação dos compromissos do exercício e dos encargos residuais provenientes de períodos anteriores. A atividade financeira centralizada envolveu o montante de . . . NCr\$ 750.661.091,13, com recursos oriundos de transferências do Tesouro (71%), cota-parte de Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes (17%), cobranças e operações de crédito bancário (11%) e outros (1%). Os dispêndios atenderam suprimentos às Estradas (89%), aquisição centralizada de materiais (4%), despesa com a Administração Geral (2%) e outros (1%).

31

INVESTIMENTOS

As inversões de capital, levadas a efeito em 1968, atingiram a NCr\$ 137.553.309, aplicados nos seguintes setores orçamentários:

	NCr\$
— Material rodante de tração	24.465.066
— Trens Elétricos	3.258.927
— Equipamento de Carga e Socorro	445.832
— Armazéns e estações	1.011.598
— Eletrificação e Sinalização	7.786.234
— Comunicação e Licenciamento	4.947.576
— Pátios, desvios e terminais	1.882.857
— Via Permanente	27.519.406
— Variantes	11.819.716
— Pontes, Túneis e Cortes	2.406.925
— Oficinas, depósitos, postos de abasteci- mento e revisão	4.015.346
— Investimentos Diversos	10.011.768
— Oleoduto	7.480.287
— Encargos de Financiamento	30.501.771
	<hr/>
	137.553.309

NORMALIZAÇÃO CONTÁBIL

Em 1968, em consonância com as disposições do Decreto-Lei n.º 5/66 e regulamentação posterior, passou a Empresa a contabilizar em sua receita a contraoartida de alguns serviços prestados sem remuneração, de encargos imputáveis ao Governo, os quais lhe oneravam a despesa, desfigurando o verdadeiro resultado do exercício. Os valores desses encargos incorporaram-se, assim, à receita referentes à conta de "Insuficiências Tarifárias", onde são lançadas as complementações devidas pela União quando, por motivos de ordem social e por esta determinado o congelamento de tarifas, ou sua manutenção em níveis inferiores à capacidade de absorção do mercado de transporte; às contas de "Transportes Com pulsórios não Remunerados" os transportes gratuitos determinados pelo Governo; às contas de "Ressarcimento de Encargos Impostos pela União" os ônus decorrentes das vantagens legais atribuídas ao pessoal cedido à Em-

prêsa pela União, tais como diferença no valor do salário-família e gratificação proporcional a tempo de serviço, as despesas de conservação de passagens de nível e, finalmente, as remanescentes de atividades suprimidas. Essa nova maneira de apurar os resultados é de há muito aplicada nas mais importantes ferrovias estrangeiras, que, inclusive, não contabilizam como subvenção para cobertura do deficit os recursos destinados à manutenção da via permanente.

RESULTADOS DA GESTÃO

32 Incluindo atividades do exercício ferroviário e aquelas não essencialmente ligadas a essa operação, os resultados gestoriais, contabilizados de acôrdo com a nova sistemática, traduzem-se pelos seguintes valores em NCr\$:

Receita

Exercício Ferroviário	408.579.416,11	
Independente Ex. Ferr.	<u>162.581.001,10</u>	571.160.417,21

Despesa

Exercício Ferroviário	768.184.325,85	
Independente Ex. Ferr.	<u>153.067.755,34</u>	921.252.081,19

Deficit

Exercício Ferroviário	359.604.909,74	
Independente Ex. Ferr.	<u>- 9.513.245,76</u>	350.091.663,98

Em relação ao exercício anterior, verificou-se, portanto, uma redução de 20% no deficit, com aumentos de 57% na receita e 15% na despesa. No que tange à exploração ferroviária houve um acréscimo de 30% na receita e de apenas 2% na despesa.

Não processadas as correções das distorções contábeis para homogenização comparável aos exercícios anteriores, os resultados de gestão passariam a ser em NCr\$:

Receita aparente

Exercício Ferroviário	384.043.909,72	
Independente Ex. Ferr.	<u>55.226.852,12</u>	439.270.761,84

Despesa aparente

Exercício Ferroviário	875.550.175,31	
Independente Ex. Ferr.	<u>45.701.905,88</u>	921.252.081,19

Deficit aparente

Exercício Ferroviário	491 506 265,59	
Independente Ex. Ferr.	—9 524 946,24	481 981 319,35
	<hr/>	

Excluídos os efeitos da normalização contábil, ainda assim os resultados de gestão não seriam menos favoráveis, porquanto ocorreriam aumentos de 21% na receita contra apenas 15% na despesa e tão somente 11% no deficit aparente, em relação ao exercício anterior.

33

A normalização contábil representou, em relação aos antigos critérios de apuração, aumento de 30% na receita gestoral; a receita do exercício ferroviário cresceu de apenas 6%, porém a despesa correspondente foi reduzida de 14%, posto que se transferiram às contas independentes do exercício ferroviário aqueles encargos estranhos à atividade industrial, impostos à Empresa.

LUCROS E PERDAS

Graças ao incremento das receitas de exploração ferroviária e de empreendimentos diversos e, principalmente, à compreensão dos órgãos governamentais, quanto aos suprimentos financeiros, conseguiu a Empresa atender com maior regularidade seus compromissos, eliminando, ainda, substancial volume de obrigações acumuladas pela insuficiência das subvenções concedidas em exercícios anteriores. Assim, no Balanço das Contas de Resultado da Empresa, o exercício de 1968 registrou um superavit econômico de NCr\$ 52.468.565,52, que, adicionado à absorção do prejuízo das estradas recém-incorporadas, possibilitou reduzir para NCr\$ 7.152.337,38 o saldo devedor de NCr\$ 62.502.208,03, registrado na conta de Lucros e Perdas do ano anterior.

RESULTADOS COMPARADOS

A evolução positiva dos resultados de gestão torna-se manifesta diante dos dados constantes dos quadros abaixo:

EXERCÍCIO	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1968
RECEITA - NCr\$ milhões	59,8	108,1	211,0	290,6	362,9	571,2	439,3
DESPESA - NCr\$ milhões	206,2	349,5	496,1	621,5	798,5	921,2	921,2
COEFICIENTE DE EXPLORAÇÃO	3,448	3,233	2,351	2,139	2,200	1,613	2,097

SEM NORMALIZAÇÃO CONTÁBIL

EXERCÍCIO	DEFICIT - NCr\$ milhões		ÍNDICE REAL DEFLACIONADO
	NOMINAL	DEFLACIONADO	
1963	146,4	146,4	100
1964	241,4	126,5	86
1965	285,1	95,1	65
1966	330,9	79,7	54
1967	435,6	81,6	56
1968	350,1	52,9	36
1968	482,0	72,8	50

SEM NORMALIZAÇÃO CONTÁBIL

Independentemente da normalização contábil, é de se destacar que o coeficiente de exploração de 2,097 é o melhor alcançado pela Empresa nos últimos 10 anos, e que o próprio deficit aparente representa, em moeda constante, uma redução de mais de 10% sobre o resultado de 1967, a demonstrar que já se restringiu à metade o saldo negativo apurado em 1963. O deficit contabilizado em 1968, deflacionado a 1967, corresponde a um valor 35% inferior ao desse exercício anterior.

A recuperação econômico-financeira da RFFSA, a partir de 1964, se reflete, também, na decrescente participação do Tesouro Nacional na cobertura do deficit gestorial em cada exercício, como se demonstra a seguir:

ANO	SUBVENÇÃO - NCr\$ milhões		EVOLUÇÃO REAL	PARTICIPAÇÃO NA DESPESA DA REDE
	NOMINAL	DEFLACIONADO		
1963	179,6	179,6	100	87%
1964	286,4	150,1	84	82%
1965	283,5	94,5	53	57%
1966	319,8	77,0	43	51%
1967	386,0	72,3	40	48%
1968	364,8	55,1	31	40%

SUBSIDIÁRIAS

RÊDE FEDERAL DE ARMAZÉNS FERROVIÁRIOS S/A 35



A despeito das condições adversas do mercado armazenador, inteiramente alheias ao seu contróle e à sua área, conseguiu a AGEF contornar muitas das dificuldades que se apresentaram no decorrer de 1968, e manter a sua tradição de Empresa superavitária, encerrando o exercício com lucro líquido de NCr\$ 369.489,56, ou seja, de 7% sôbre o seu capital social.

O comércio armazenador é dos mais sensíveis à conjuntura nacional, pelo fato de sofrer reflexos diretos do movimento do mercado produtor, das tendências dos centros de consumo e de exportação e, ainda, da política de crédito à produção. Os dois últimos exercícios, em relação ao anterior de 1966, sem dúvida excepcional, colocaram as emorêsas de armazéns gerais em posição de expectativa, a refletir-se desfavoravelmente em seus negócios, sendo que, em 1968, a retração do mercado armazenador se acentuou em decorrência dos seguintes e principais fatores: a nova orientação do IBC, em ampliar a própria capacidade de armazenamento do café de sua propriedade; a expansão das companhias estatais de armazéns gerais; a fuga dos produtos ensacados, adquiridos pelo Governo, em S. Paulo, para garantia dos preços mínimos do mercado consumidor e, finalmente, a política adotada com relação à comercialização das safras:



Não ficou a AGEF imune a essa contingência, e tudo fez para conquistar novos clientes e diversificar suas atividades. Nesse sentido, reduziu de forma sensível os gastos com o pessoal, conseguindo formar um quadro de empregados que, incluídos os do serviço de administração, representa um número inferior a 4 por armazém; adquiriu e pôs em funcionamento máquinas de baixo custo, com as quais assegurou rápido e econômico escoamento aos cereais a granel, numa primeira etapa de medidas para atingir a desejada articulação de seus armazéns com o trem e com o navio; procedeu, utilizando-se de veículos apropriados, ao expurgo e conservação de mercadorias nos próprios depósitos do produtor, em regiões distantes; pôs em funcionamento a primeira estrutura plástica móvel utilizada no Brasil, importada dos Estados Unidos, em abril de 1968, que, em outubro seguinte, já se pagava com os serviços prestados.

Os seus 70 armazéns, disseminados pelos Estados de São Paulo, Paraná e Goiás, receberam e estocaram mercadorias equivalentes, no seu conjunto, a 4.280.000 sacas de 60 kg, representados por 230.000 t de produtos agrícolas e 28.000 de

industrializados. Nesse total, o café se apresentou ainda, como o produto de maior volume, com 1.318.000 sacas, seguido do feijão, com 1.154.000, e do milho, com 911.000.

Em suas atividades de agente despachador da RVPSC, no norte do Paraná, a AGEF promoveu a expedição de 1.746.861 volumes, correspondentes a 104.068 t de produtos agrícolas, participando, desse modo, de forma ativa, para o incremento dos transportes ferroviários, dentro dos seus objetivos estatutários, carreando também mercadorias para as linhas da EFSJ.

36 Finalmente, por intermédio de sua nova Superintendência de Distribuição de Derivados de Petróleo, que mantém depósitos com capacidade para 19 milhões de litros, e com sua frota de 200 vagões-tanques, a AGEF recebeu da Petrobrás, para distribuição à EFCB, EFL e VFCA, cerca de 170.000.000 de litros de óleo diesel e combustíveis, no valor de NCr\$ 27.515.038,78, garantindo permanente estoque de segurança desses produtos em seus depósitos para a operação ferroviária em qualquer emergência.

URBANIZADORA FERROVIÁRIA S/A

Essa subsidiária, com um capital de apenas NCr\$ 200 mil, e com um quadro permanente de 39 servidores, incluindo sua Diretoria, deu, em 1968, prosseguimento às obras de construção do Edifício-Sede da RFFSA, concluindo as instalações internas.



Foto 21

Realizou também as obras complementares e de urbanização do Conjunto Residencial do Engenho de Dentro, possibilitando a entrega de 432 apartamentos e a de 336 outros e 28 residências, já no início de 1969.



Foto 22

Procedeu a Urbanizadora à avaliação de 166 diversos imóveis localizados nos Estados da Guanabara, Rio de Janeiro, Bahia, S. Paulo, Espírito Santo, Minas Gerais e Ceará, abrangendo uma área de quase 29 milhões de metros quadrados, no valor de NCr\$ 4.570.000,00; legalizou e registrou em nome da RFFSA 42 outros imóveis, localizados em diversos pontos do território nacional, procedendo, além disso, à venda de 409 propriedades sem qualquer utilidade para a Empresa, pelo preço total de NCr\$ 5.100.000,00.

Para aproveitamento de áreas, realizou estudo em Areal, Araruama e Atafona, no Estado do Rio de Janeiro, e elaborou para o IBGE projeto destinado à construção de Nova Inspeção Regional de Estatística, em João Pessoa, no Estado da Paraíba.

Ao encerrar o exercício de 1968, apurou a Urbanizadora um lucro líquido de NCr\$ 234.181,40, que correspondem a 117% do seu capital social, superando em 51% o lucro obtido no exercício precedente.



Foto 23



Foto 24

PRINCIPAIS RESULTADOS ESTATÍSTICOS

ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	1966	1967	1968
EXTENSÃO DAS LINHAS	km	25.093	25.116	24.986
De bitola de 0,76 m	km	246	246	246
De bitola de 1,00 m	km	23.095	23.116	22.986
De bitola de 1,60 m	km	1.752	1.754	1.754
Das quais, eletrificadas	km	1.260	1.187	1.187
LOCOMOTIVAS EM TRÁFEGO (1)	um	1.512	1.483	1.398
Vapor	um	621	567	438
Diesel	um	824	851	894
Elétricas	um	67	65	66
CARROS EM TRÁFEGO (1)	um	3.027	3.016	2.967
Passageiros	um	2.071	2.073	2.078
Dormitórios	um	173	175	180
Restaurantes	um	124	125	118
Correios e bagagens	um	380	357	314
Outros	um	279	286	277
VAGÕES EM TRÁFEGO (1)	um	31.862	31.553	31.914
Abertos	um	8.900	9.005	8.805
Fechados	um	14.489	14.230	14.449
Pranchas	um	4.091	4.047	3.013
Galolas	um	2.196	1.998	2.051
Outros	um	2.186	2.273	2.696
TRENS FORMADOS	um	867.491	804.016	832.929
Passageiros	um	574.994	518.494	535.662
Mistos	um	66.371	62.393	64.992
Cargas	um	226.126	223.129	232.275
TRENS QUILOMETRO	milhar	71.185	68.391	69.706
Passageiros	milhar	36.352	33.617	33.717
Mistos	milhar	8.483	8.755	8.993
Cargas	milhar	26.350	26.019	26.996
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS	milhar	302.125	292.899	318.581
Interior	milhar	46.583	40.106	39.301
Subúrbio	milhar	255.542	252.793	279.280
PASSAGEIROS QUILOMETRO	milhar	10.532.189	9.680.770	10.297.704
Interior	milhar	3.781.605	3.023.472	3.108.576
Subúrbio	milhar	6.750.584	6.657.298	7.189.128
TONELADAS ÚTEIS	milhar	42.288	41.583	43.756
Serviço ferroviário	milhar	29.413	28.563	30.486
Bagagens e encomendas	milhar	237	147	122
Animais	milhar	662	512	471
Mercadorias	milhar	28.514	27.904	29.893
Oleoduto	milhar	12.633	12.972	13.238
Serviço rodoviário	milhar	242	48	32
TONELADAS QUILOMETRO ÚTEIS	milhar	10.047.723	9.850.888	10.857.891
Serviço ferroviário	milhar	9.630.464	9.481.923	10.464.038
Bagagens e encomendas	milhar	55.040	36.187	26.215
Animais	milhar	290.678	244.067	233.708
Mercadorias	milhar	9.284.746	9.201.669	10.204.115
Oleoduto	milhar	345.148	357.515	286.623
Serviço rodoviário	milhar	72.111	11.450	7.230
TONELADAS QUILOMETRO BRUTAS	milhar	28.193.170	28.079.933	30.197.205
UNIDADES DE TRÁFEGO (2)	milhão	20.163	19.163	20.760
Com subúrbio	milhão	13.412	12.505	13.573
Sem subúrbio	milhão			
DENSIDADE MÉDIA DE TRÁFEGO	milhar	416	406	450
Total (3)	milhar	384	378	419
Carga geral (4)	milhar			
PRODUTIVIDADE DO MATERIAL RO- DANTE E DE TRAÇÃO	milhão	11,2	10,6	12,0
Unidades Motriz (5)	milhão	4,2	3,8	4,0
Carros (6)	milhar	302,2	300,5	327,9
Vagões (7)	um	138.587	133.384	128.269
PESSOAL EMPREGADO (8)	um			

39

NOTA —

Os dados referentes ao ano de 1968 estão sujeitos à retificação.

(1) Valores médios anuais. — (2) Toneladas quilômetro úteis de carga + passageiros quilômetro. — (3) Toneladas quilômetro úteis por quilômetro de linha, inclusive passageiros convertidos a 70 e 90

quilogramas, no tráfego de subúrbio e interior, respectivamente. — (4) Toneladas quilômetro úteis por quilômetro de linha. — (5) Milhões de unidades de tráfego por unidade motriz. — (6) Passageiros quilômetro por carro. — (7) Toneladas por quilômetro úteis de carga por vagão. — (8) Inclusive Administração-Geral.



CONCLUSÃO

Ao encerrar o presente Relatório, sente-se a Diretoria no dever **41** de manifestar o seu reconhecimento pela alta compreensão do Govêrno ao criar, recentemente, o FUNDO FEDERAL DO DESENVOLVIMENTO FERROVIÁRIO, que assegurará à Empresa melhores recursos de investimentos, abrindo, assim, novas perspectivas para a expansão e a modernização do sistema ferroviário federal, com a execução dos seus planos plurianuais.

Deseja, ainda, afirmar que os auspiciosos resultados, pela Empresa obtidos em 1968, não seriam alcançados sem a colaboração de todo o pessoal, que não lhe faltou em dedicação, competência e entusiasmo.

Rio de Janeiro, 21 de março de 1969

ANTÔNIO ADOLFO MANTA

Presidente

GERALDO SOARES DE ALBERGARIA

JOSÉ ALOYSIO RAVACHE PERES

LAFAYETTE DE CASTRO FERREIRA BANDEIRA

LUIZ ALBERTO NASTARI

PEDRO AFFONSO DA ROCHA SANTOS

WALDO SETTE DE ALBUQUERQUE

PARECERES

CONSELHO FISCAL

43

O CONSELHO FISCAL DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA, no uso das suas atribuições, e em cumprimento aos dispositivos legais e estatutários, após examinar o parecer do Conselheiro-Relator, o Balanço Geral, a Demonstração da Conta de Lucros e Perdas e o Resultado do Exercício Ferroviário, relativos ao exercício de 1968, manifesta-se pela aprovação da referida matéria, nos termos da deliberação tomada em sua 124.^a Reunião Extraordinária, realizada nesta data.

Rio de Janeiro, 14 de março de 1969

- a) Antônio Santos de Oliveira
Presidente
- a) José Gomes de Oliveira
- a) Ary Francisco Rodrigues



No cumprimento de dispositivos regimentais e na condição de relator designado pelo Conselho Consultivo, examinamos, na medida do possível permitido pela exigüidade do tempo, o Relatório da Diretoria, Balanço e Contas de Lucros e Perdas do exercício de 1968.

Muito nos apraz registrar a operosidade da Diretoria da Empresa, no sentido de alcançar índice satisfatório em todos os setores de atividade da mesma.

Inicialmente, os Senhores Diretores anunciam o ano em causa como o das profundas reformas e de iniciativas saneadoras em favor do sistema ferroviário nacional.

Em abono do que afirma o Relatório, destaca-se a conquista agressiva do mercado de transportes, mediante melhoria operacional e adequação tarifária, além de outras medidas de ordem técnica e administrativa, tudo fartamente demonstrado na aplicação de uma sistemática de apuração que se aprimora cada ano em razão das iniciativas que se renovam.

Graças a essa orientação, a Empresa oferece os melhores índices de sua evolução no ano de 1968 em comparação com o exercício anterior, como sejam: 11% a mais no transporte de carga útil; acréscimo de 10% na quantidade de passageiros de subúrbio; 8% a mais no número de unidades de tráfego produzidas; redução de 4% no efetivo e acréscimo de 12% na produtividade do pessoal; 57% de aumento na receita gestorial, contra apenas 15% na despesa; coeficiente de exploração 20% melhor e, ainda, redução de 20% no deficit em moeda nominal, ou 35% em valor deflacionado.

AREA INDUSTRIAL

46

Mereceram referência as mais destacadas preocupações de melhoria e eficiência nas áreas relacionadas com a via permanente em todos os setores, de modo a aproveitar economicamente os equipamentos disponíveis.

Referindo-nos à via permanente, há a considerar os percalços da Empresa em relação às catástrofes resultantes das altas precipitações pluviométricas, desmoronamento em 88 cortes e 70 aterros, interrompendo o tráfego em mais de 260 km, além de uma ponte que impediu, por 3 meses, a ligação ferroviária norte-sul do país.

Ainda no setor relacionado com a área industrial não menores cuidados merecem os seguintes fatos: traçado de obras, material de transporte, oficinas e depósitos, comunicações, sinalização e eletrificação.

AREA COMERCIAL

No que se refere às atividades de ordem comercial da Empresa, verificou-se o acréscimo de 10% de passageiros, que no Rio de Janeiro corresponde a 70% do transporte de subúrbio em toda a Rede, atingindo 605 000 transportados em 883 trens diários.

Apesar da concorrência, registrou a Rede um transporte ferroviários de mercadorias superior a casa de 10 bilhões de toneladas-quilômetro, com acréscimo de 11% sobre o trabalho realizado no exercício precedente.

Além da carga ferroviária, mantém a Rede o transporte através do oleoduto Santos-São Paulo.

As observações do Relatório estão sintetizadas em quadros sempre comparativos com o ano precedente e, algumas vezes, um período de 4 e 5 anos.

Alude ainda às seguintes atividades: convênio de tráfego mútuo internacional, medidas operacionais, comercialização de transportes.

Tôda essa politica tarifária propiciou maior conquista nos transportes e o resultado está consubstanciado no aumento de 1 bilhão de toneladas-quilômetro de mercadorias e de 22% na receita de transporte, em relação aos níveis do ano anterior.

AREA DO PESSOAL

Continua ponto crucial da administração da Empresa o problema de pessoal, a começar pela multiplicidade de legislações e culminando pelas peculiaridades singularíssimas que se constata na remoção para aproveitamento, em outros serviços da mesma Empresa, dos antigos servidores.

47

Com referência a pessoal, merece aplausos o Plano Simplificado de Classificação de Cargos, que permitiu que as admissões na Empresa fossem efetuadas em apenas 130 classes, de atribuições racionalmente definidas, em substituição às 811 anteriormente existentes, valendo salientar que êsse trabalho foi efetivado com o devido resguardo aos direitos dos servidores, não causando transtornos insanáveis.

Ainda constituíram objeto de estudo e providências as normas sobre direitos e deveres, desenvolvimento do pessoal de mão-de-obra e politica de bem-estar.

AREA DO MATERIAL

Nessa área foi aplicada uma politica de reformas e substituições de equipamento, usando de preferência a produção nacional, seguida de controle, codificação, bem como de medidas gerais complementares e simplificação e eficiência dos serviços.

AREA ADMINISTRATIVA

As estruturas orgânicas das Unidades de Operação foram totalmente revistas, completadas e homogeneizadas e pela primeira vez ficaram definidos e padronizados os órgãos de todos os níveis administrativos e técnicos em organogramas uniformes para tôdas as Estradas, respeitadas as peculiaridades regionais.

As providências de caráter administrativo e racionalização do trabalho propiciaram à Administração uma infra-estrutura capaz de coordenar com mais eficiência tôdas as forças de trabalho, no sentido do interesse da Empresa.

AREA FINANCEIRA Situação Patrimonial

A situação patrimonial da Empresa é lisonjeira.

O aumento de Capital ocorrido no exercício, resultante da

incorporação do saldo credor da Conta de Lucros e Perdas, bem como das cotas do Imposto sobre Lubrificantes, Taxa de Melhoramentos e Patrimônio Líquido das Estrada de Ferro Ilhéus, Santa Catarina e Viação Férrea do Rio Grande do Sul, totalizando NCr\$ 120.487.232,00, elevaram o Capital a

NCr\$ 631.554.472,00, assim distribuídos:	
Ações ordinárias da União (72%)	455.116.258,00
Ações preferenciais dos Estados (22%)	141.152.120,00
Ações preferenciais dos Municípios (6%)	35.286.094,00
	<hr/>
	631.554.472,00

48 Os diversos fundos somaram NCr\$ 194.310.034,14, superando, assim, o montante do ano precedente em
NCr\$ 44.063.811,21.

Investimentos

As inversões de Capital, levadas a efeito em 1968, atingiram a cifra de NCr\$ 137.553.309,00, aplicados nos diversos setores, de acordo com os orçamentos.

Normalização Contábil

Por força do Decreto-lei n.º 5/66 e regulamentação posterior, passou a Empresa a contabilizar em sua receita a contrapartida de alguns serviços prestados sem remuneração e de encargos imputáveis ao Governo, os quais lhe oneravam a despesa, desfigurando o resultado do exercício.

Trata-se de providências debatidas neste Conselho.

Resultados de Gestão

A receita da Réde atingiu, no exercício em tela, em relação ao precedente, aumento de 57% na receita e de 15% na despesa, com redução de 20% no deficit.

Lucros e Perdas

Nesse capítulo, informa o Relatório que as providências de ordem administrativa, aliadas à compreensão dos órgãos governamentais, possibilitaram à Empresa regularizar obrigações acumuladas pela insuficiência das subvenções concedidas em exercícios anteriores.

Assim, registrou o Balanço das Contas de Resultado do exercício de 1968 um superavit de NCr\$ 52.468.565,52 que, somado à absorção dos prejuízos das Estradas recém-incorporadas, possibilitou reduzir para NCr\$ 7.152.337,38 o saldo devedor de NCr\$ 62.502.208,03, registrado na Conta de Lucros e Perdas do Balanço anterior.

Resultados comparados

Independente da normalização contábil, apresenta o Relatório quadros comparativos dos diversos exercícios, com referência à receita, despesa, coeficiente de exploração, deficit e subvenções, concluindo que o coeficiente de exploração é o melhor alcançado pela Empresa nos dez últimos anos.

Vale enfatizar a decrescente participação do Tesouro Nacional, cujo índice, tomando-se como 100 o do ano de 1963, foi reduzido, em 1968, para 31.

49

SUBSIDIÁRIAS

Rêde Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S. A. — AGEF

Também no setor de armazéns gerais, contornando situações adversas, conquistando novos clientes e diversificando atividades, conseguiu a Empresa pôr em funcionamento uma estrutura prática, inédita no Brasil, tornando rentável essa entidade subsidiária da Rêde.

Neste capítulo, registra ainda o relatório que a nova Superintendência de Derivados de Petróleo mantém depósitos com capacidade para 19 milhões de litros e uma frota de 200 vagões-tanques, garantindo plenamente estoques de segurança desses produtos, a fim de atender operações ferroviárias em qualquer emergência.

O lucro líquido auferido pela Rêde Federal de Armazéns Gerais Ferroviários atingiu ao total de NCr\$ 369.489,56, ou seja, 7% do seu capital social.

Urbanizadora Ferroviária S. A.

Também tem capítulo destacado no Relatório, pelos resultados obtidos, a Urbanizadora Ferroviária S. A., subsidiária da Rêde.

Ao encerrar o Balanço do exercício de 1968 apurou a Urbanizadora o lucro líquido de NCr\$ 234.181,40, superando em 51% o do exercício anterior.

Finalizando o presente parecer, devemos destacar as atenções dispensadas pela Diretoria da Rêde a este Conselho.

Tôda vez que foram solicitadas quaisquer informações, não só o Presidente deste Conselho — Eng.º WALDO SETTE DE ALBUQUERQUE, como o próprio Presidente da Rêde — Gen. ANTONIO ADOLFO MANTA, promoveram o comparecimento de Chefes de Setores para os esclarecimentos mais completos e exaustivos. Durante o ano de 1968 os Chefes das Seções de Contabilidade e de Pessoal, por mais de uma vez,

apresentaram cabal demonstração das atividades, sobretudo as relacionadas com as reformas administrativas.

Queremos crer que, com as providências adotadas e as possibilidades da infra-estrutura, preparadas no corrente exercício, poderá a Empresa oferecer melhores resultados no exercício que vem de começar.

50 Ao mencionar essa conduta da Diretoria da Rêde, permita-nos lembrar a figura destacada do antigo Presidente dêste Conselho, MANOEL AZEVEDO LEAO, que honra a classe da Engenharia Ferroviária e que continua presente na galeria de homens públicos do Brasil e que dignifica a Sociedade Brasileira.

Homenagens póstumas

Queremos, ao encerrar o presente Parecer, prestar a homenagem de saudade aos dignos companheiros Engenheiros HEITOR SANTIAGO BERGALO, representante da Confederação Nacional da Indústria, e ROSALDO GOMES DE MELLO LEITÃO, representante da Rêde, que deixaram, neste Conselho, vagas que, sem desmerecer os substitutos, só por morte foi possível preencher.

Rio de Janeiro, 12 de março de 1969

AMARO CAVALCANTI - Conselheiro - Relator - Confederação Nacional da Agricultura

WALDO SETTE DE ALBUQUERQUE - Presidente

Conselheiros:

ALBERTO GONÇALVES GOMES - Representante dos Serviços Técnicos da Empresa

AMÉRICO FERNANDES DA CUNHA FILHO - Confederação Nacional do Comércio

FERNANDO DE SÁ OLIVEIRA - Representante do Pessoal

FRANCISCO MÁRIO CHIESA - Representante dos Serviços Técnicos da Empresa

JOSÉ MANOEL FERNANDES - Confederação Nacional do Comércio

OTTO E. V. DE ANDRADE GIL - Representante dos Serviços Técnicos da Empresa

PAULO MÁRIO FREIRE - Confederação Nacional da Indústria

PERICLES DE ALBUQUERQUE OIAS - Confederação Nacional da Agricultura

BALANÇO GERAL DO ATIVO E PASSIVO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1968

ATIVO

IMOBILIZADO

5.000	— Linhas Férreas e Equipamento dos Transportes	246.530.557,99
5.002	— Melhoramentos de Linhas Férreas e de Equipamento dos Transportes	7.807.895,99
5.003	— Renovação de Bens Patrimoniais	8.618.948,39
5.004	— Investimentos Custeados por Quotas de Aparelha-mento ou Resarcimento	9.078.040,65
5.005	— Bens Estranhos ao Serviço de Transportes	5.436.082,64
5.006	— Títulos da Dívida Pública	1.222.570,48
5.007	— Títulos de Renda Diversas	312.517,10
5.008	— Bens Excluídos do Serviço Ferroviário	1.772,40
5.009	— Investimentos em Empresas Filiações ou Associadas	5.489.866,60
5.018	— Obras ou Aquisições em Andamento	370.174.487,97
5.019	— Outros Investimentos	1.747.940,18
		<u>656.420.640,39</u>

DISPONÍVEL

5.020	— Caixa Geral	1.464.021,71
5.021	— Provedora (ou Agentes Pagadores)	7.332.493,69
5.022	— Estações, Conta de Chx.	27.674,21
5.023	— Renda em Trânsito	3.990.984,46
5.024	— Bancos e Correntes	21.702.146,39
5.025	— Valores Disponíveis Diversos	1.000,00
		<u>33.918.320,46</u>

VALORES PARA FINS ESPECIAIS

5.050	— Depósito em Fundo de Melhoramentos	91.104,96
5.051	— Depósito em Fundo de Renovação Patrimonial	87.478,96
5.052	— Depósito em Fundo Diversos	15.883.755,00
5.053	— Depósito em Fundo Diversos	615.700,18
5.054	— Depósito em Fundo Diversos	46.641,61
5.055	— Depósito em Fundo Diversos	24.895.201,41
		<u>41.499.981,11</u>

REALIZAVEL

VALORES REALIZAVEL

5.010	— Depósito em Fundo de Melhoramentos	6.944,84
5.011	— Depósito em Fundo de Renovação Patrimonial	13.041,57
5.012	— Depósito em Fundo Diversos	10.704,00
5.013	— Depósito em Fundo Diversos	6.412,24
5.014	— Depósito em Fundo Diversos	1.000,00
5.015	— Depósito em Fundo Diversos	4.000,00
5.016	— Depósito em Fundo Diversos	4.000,00
5.017	— Depósito em Fundo Diversos	23.684.149,25
5.018	— Depósito em Fundo Diversos	1.491,14
		<u>41.499.981,11</u>

PASSIVO

NAO EXIGIVEL

5.100	— Capital	631.554.472,00
5.109	— Fundos Diversos	194.310.034,14
5.150	— Fundo de Depreciação — Bens Destinados aos Transportes	46.335.818,23
		<u>872.199.324,37</u>

LUCROS E RESERVAS

5.174	— Reservas Diversas	2.075.091,51
	2 — Outras Reservas	10.838,11
		<u>67.545.116,64</u>
		8.107,67

LUCROS DIFERIDOS

5.160	— Provisões para Riscos	2.075.091,51
5.161	— Provisões Diversas	10.838,11
5.169	— Contas Diversas a Liquidar	64.559.187,02
		<u>67.545.116,64</u>

EXIGIVEL

5.112	— Quota de Aparelhamento ou Resarcimento	2.075.091,51
5.113	— Responsabilidades Especiais Diversas	62.214.643,20
		<u>64.512.811,19</u>

RESPONSABILIDADES A LONGO PRAZO

5.115	— Empresas Filiações ou Associadas — Crédito	6.011,64
5.119	— Respon.abilidade a Longo Prazo — Diversas	2.000,00
		<u>8.011,64</u>

RESPONSABILIDADES COM GARANTIAS ESPECIAIS

5.129	— Credores — Garantias Especiais Diversas	4.000,00
		<u>4.000,00</u>

RESPONSABILIDADES CORRENTES

5.130	— Tributos a Pagar	2.000,00
5.131	— Provisões a Pagar	2.000,00
5.132	— Provisões a Pagar não Reclamadas	1.000,00
5.133	— Contas a Pagar	2.000,00
5.134	— Juros a Pagar	2.000,00
5.135	— Aluguéis a Pagar	2.000,00
		<u>10.000,00</u>

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS

EXERCÍCIO DE 1968

N.º DAS CONTAS	DÉBITO	NCR\$	N.º DAS CONTAS	CRÉDITO	NCR\$
4.100	Lucros e Perdas — Saldo Anterior — Débito				
	Saldo Devedores	88.753.554,28	4.003	Lucros na Venda de Bens Patrimoniais	442.096,49
	MENOS:		4.004	Doações	3.131,34
	Saldo Credores	6.251.346,25	4.005	Diferença de Câmbio — Crédito	48.293,68
		<u>62.502.208,03</u>	4.006	Ajustes de Almoxxarifados e Depósitos — Crédito	8.693.604,02
	MENOS:		4.007	Superveniências Ativas	10.757.898,28
	Saldo de 1967		4.008	Insustistências Passivas	
				Regularização do Exercício	2.354.827,94
	Saldo de Lucros e Perdas das Estradas EFl, EFSC e VFRGS integrados com a incorporação ao Patrimônio-Líquido	2.880.805,13		Resíduos de Subvenções de Exercícios Anteriores	33.207.766,11
4.101	Saldo Devedor das Contas da Gestão		4.098	Subvenção do Deficit Gestorial	35.562.594,05
	Resultado das Estradas Deficitárias	364.868.607,24	4.099	Lucros Diversos	3F1.868.607,24 393.763,65
	MENOS:			Saldo Devedor Apurado	7.152.837,38
	Resultado das Estradas Superavtárias	14.776.943,26			
4.103	Amortização de Prejuizos de Exercícios				
4.104	Anteriores	28.054,38			
4.105	Perdas na Venda de Bens Patrimoniais	80,00			
4.106	Diferença de Câmbio — Débito	12,95			
	Ajustes de Almoxxarifados e Depósitos				
	— Débito	1.934.325,53			
4.107	Quota de Prejuizos pelo Abandono de Linhas Férreas	87.103,50			
4.108	Superveniências Passivas	11.312.973,36			
4.109	Insustistências Ativas	4.220.151,42			
4.199	Perdas Diversas	607.018,01			
		<u>427.902.786,03</u>			
					<u>427.902.786,03</u>

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente Geral de Finanças

LUIZ DIAS DE ALMEIDA
Chefe do Departamento de Contadoria
Contador — CRC-GB — 4.219

GEN. ANTONIO ADOLFO MANTA
Presidente

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

EXERCÍCIO DE 1968

Transporte

768.184.325,85

2.210	—	Manutenção do Material Auxiliar do Tráfego	723.621,36
2.211	—	Despesas Improdutivas de Pessoal	19.338.301,08
2.212	—	Seguros	603,21
2.214	—	Baixas	56.820,70
2.215	—	Trens de Serviço	192.617,69
2.216	—	Manutenção de Trens Diesel Hidráulicos	868.075,16
2.217	—	Manutenção de Locomotivas Diesel Hidráulicas	606.031,86
2.299	—	Despesas não Especificadas	6.639.335,94
			162.453.276,40

2.3 — CUSTEIO DO DEPARTAMENTO COMERCIAL

2.300	—	Administração Geral	2.253.716,66
2.301	—	Publicidade e Propaganda	45.486,73
2.302	—	Despesas Improdutivas de Pessoal	320.544,51
2.303	—	Seguros	638,46
2.306	—	Trens de Serviço	225,36
2.307	—	Publicidade e Propaganda para Terceiros	142.706,51
2.399	—	Despesas não Especificadas	1.826,20
			2.765.144,43

2.4 — CUSTEIO DO TRAFEGO, MOVIMENTO E TRACÇÃO

2.400	—	Administração Geral	18.181.575,11
2.401	—	Pessoal das Estações	58.135.712,61
2.402	—	Manobras — Tração a Vapor	4.440.749,59
2.403	—	Manobras — Tração Elétrica	179.858,17
2.404	—	Manobras — Tração Diesel	7.633.325,43
2.405	—	Serviços no Cais para Carvão e Minérios	3.520.065,32
2.406	—	Fornecimentos às Estações	7.432.563,27
2.407	—	Tração a Vapor — Pessoal	3.648.147,84
2.408	—	Tração Elétrica — Pessoal	15.855.087,07
2.409	—	Tração Diesel-Elétrica Pessoal	692.292,33
2.410	—	Automóviles	12.411.980,71
2.411	—	Combustíveis — Tração a Vapor	3.280.915,34
2.412	—	Tração Elétrica	38.519.750,51
2.413	—	Tração Diesel	965.441,28
2.414	—	Água para Locomotivas e Trens	3.260.115,05
2.415	—	Lubrificante para Locomotivas	1.408.134,61
2.416	—	Fornecimentos Diversos às Locomotivas	7.247.435,53
2.417	—	Manutenção de Depósitos e Abrigos de Locomotivas	20.009.982,61
2.418	—	Condução de Trens	5.606.932,42
2.419	—	Materiais e Outras Despesas para Manutenção dos Trens	816.463,32
2.420	—	Materiais e Outras Despesas para Abastecimento dos Trens	1.661.970,39
2.421	—	Sinalização	307.322,65
2.422	—	Vigilância nas Passagens de Nível	7.802.936,92
2.423	—	Serviço Telefônico e Telefônico	634.934,07
2.424	—	Recebimentos e Entregas a Domicílio	7.594.128,49
2.425	—	Transportes Auxiliares Roda-Ferroviário (Serviço Rodoviário)	10.926,29
2.426	—	Transportes Auxiliares por Via Aquática	5.153,68
2.428	—	Vasamento, Evaporação, Quebras e Danificações de Materiais	250.979,66
2.429	—	Perdas e Avarias — Cargas	195.706,32
2.430	—	Perdas e Avarias — Bagagens e Encomendas	

A transportar

768.184.325,85

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

EXERCÍCIO DE 1968

Transporte	768.184.325,85	
2.431 --- Perdas e Avarias --- Animais		37.351,12
2.432 --- Baldeações		789.391,54
2.434 --- Percorso, Estadia e Aluguéis de Carrros e Vagões		442.901,85
2.437 --- Despesas Improdutivas de Pessoal		28.765.085,66
2.438 --- Seguros		7.395,33
2.440 --- Baixas		2.792,06
2.441 --- Trems de Serviço		226.539,22
2.499 --- Despesas não Especificadas		2.655.347,64
		264.617.649,91
2.5 --- CUSTEIO DA ADMINISTRAÇÃO GERAL		
2.500 --- Administração Geral		44.376.048,02
2.501 --- Administração Econômica e Financeira		31.786.066,90
2.502 --- Serviço Jurídico		3.385.025,77
2.503 --- Acidentes do Trabalho		1.382.431,66
2.504 --- Acidentes em Pessoas Estranhas à Estrada		340.004,43
2.505 --- Danos em Bens Alheios		224.714,39
2.506 --- Impostos e Taxas		372.790,15
2.507 --- Contribuições para Instituições de Previdência e Assistência Social		55.867.432,80
2.510 --- Ensino e Seleção Profissional		9.818.209,20
2.511 --- Trems de Serviço		24.910,19
2.512 --- Despesas Improdutivas de Pessoal		9.068.861,42
2.513 --- Seguros		37.930,53
2.515 --- Baixas		1.984,11
2.516 --- Assistência Social Esportiva		4.809.123,32
2.599 --- Despesas não Especificadas		949.381,66
		162.444.914,55
TOTAL GERAL	768.184.325,85	768.184.325,85

LUIZ DIAS DE ALMEIDA
Chefe do Departamento de Contabilidade
Contador --- CRC-GB --- 4.219

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente Geral de Finanças

GEN. ANTONIO ADOLFO MANTA
Presidente

BALANÇO PATRIMONIAL DOS EXERCÍCIOS DE 1967 E 1968

PADRONIZAÇÃO DE CONTAS - PORTARIA N.º 8 DE 07-04-56 - M.V.O.P.

ANO ANTERIOR 1967	ANO CORRENTE 1968	CONTAS ATIVO	ANO ANTERIOR 1967	ANO CORRENTE 1968	CONTAS PASSIVO	ANO CORRENTE 1968
3.789.050,76	15.863.755,06	5.053 — Depósitos de Reservas e Fundos Diversos	392,92	5.151 — Fundo de Depreciação — Bens Estranhos aos Transportes		
364.375,38	615.700,18	5.055 — Depósitos de Provisões Diversas	552.205,97	5.159 — Contas Diversas de Retificação do Ativo		1.540.560,55
63.913,61	46.641,61	5.056 — Depósitos de Cauções do Pessoal	46.880.988,75			47.876.378,78
14.892.443,34	24.895.205,40	5.059 — Valores para Fins Especiais Diversos				
19.286.099,85	41.599.886,17					
		VALORES DIFERIDOS E AMORTIZÁVEIS				
29.621.294,15	21.897.529,24	5.060 — Despesas Antecipadas	2.065.836,58		LUCROS DIFERIDOS	2.975.091,51
1.586.155,59	1.573.084,65	5.062 — Prejuízos p/ Abandono de Linhas Férreas	296.910,94		5.160 — Provisões para Riscos	10.838,11
8.120,87	9.821,93	5.064 — Contas Divididas ou Incobráveis	83.897.272,92		5.161 — Provisões Diversas	64.559.187,02
24.059.982,82	24.146.974,89	5.065 — Juros Durante a Construção	86.060.020,44		5.169 — Contas Diversas a Liquidar	67.545.116,64
157.371,01	125.108,74	5.067 — Prejuízos Amortizáveis Diversos				
91.457.460,41	96.381.928,88	5.068 — Valores Diferidos e Amortizáveis Diversos				
62.502.208,03	7.152.837,38	5.069 — Lucros e Perdas — Saldo Devedor				
209.392.012,88	151.287.285,12				LUCROS E RESERVAS	8.107,67
		CONTAS DE RETIFICAÇÃO DO PASSIVO			5.174 — Reservas Diversas	8.107,67
2.769,30	268.389,20	5.073 — Acionistas	8.107,67			
105.622,21	268.389,20	5.079 — Contas Diversas de Retificação do Passivo				
109.391,51						
		ATIVO DE COMPENSAÇÃO			PASSIVO DE COMPENSAÇÃO	
232.803,23	735.682,19	5.080 — Títulos Recebidos em Caução	232.803,23	5.180 — Credores por Cauções em Títulos	5.180 — Credores por Cauções em Títulos	735.682,19
373.116,07	227.697,21	5.081 — Títulos de Seguro de Fidelidade Funcional	373.116,07	5.181 — Garantias de Fidelidade Funcional	5.181 — Garantias de Fidelidade Funcional	227.697,21
712.640,84	1.079.268,32	5.082 — Finanças e Garantias Recebidas de Terceiros	712.640,84	5.182 — Garantias Diversas de Terceiros	5.182 — Garantias Diversas de Terceiros	1.079.268,32
650.442,91	678.987,91	5.083 — Bens de Terceiros	650.442,91	5.183 — Credores de Bens de Terceiros	5.183 — Credores de Bens de Terceiros	678.987,91
144.634.691,57	139.894.998,97	5.089 — Valores Ativos de Compensação Diversos	144.634.691,57	5.189 — Valores Passivos de Compensação Diversos	5.189 — Valores Passivos de Compensação Diversos	139.914.007,97
146.613.694,62	142.616.634,60		146.613.694,62			142.616.634,62
		TOTAL GERAL DO ATIVO			TOTAL GERAL DO PASSIVO	
1.907.974.844,79	2.420.149.196,23		1.907.974.844,79			2.420.149.196,23

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente Geral de Finanças

LUIZ DIAS DE ALMEIDA
Chefe do Departamento de Contadoria
Contador — CRC-GB — 4.219

GEN. ANTONIO ADOLFO MANTA
Presidente

BALANCETE DA RECEITA E DESPESA DA GESTÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1968
PADRONIZAÇÃO DE CONTAS - PORTARIA N.º 8 DE 07-01-56 - M.V.O.P.

N.º DAS CONTAS	NOMECLATURA DAS CONTAS	ANO ANTERIOR 1967	ANO CORRENTE 1968	N.º DAS CONTAS	NOMECLATURA DAS CONTAS	ANO ANTERIOR 1967	ANO CORRENTE 1968
3.000	Receita do Exercício Ferroviário Prejuízo do Exercício Ferroviário	314.198.404,78 439.897.239,51	408.579.416,11 359.604.909,74	3.100	Despesa do Exercício Ferroviário	754.095.644,29	768.184.325,85
		<u>754.095.644,29</u>	<u>768.184.325,85</u>			<u>754.095.644,29</u>	<u>768.184.325,85</u>
3.001	Receita Patrimonial	1.467.222,16	2.046.377,92		Prejuízo do Exercício Ferroviário	439.897.239,51	359.604.909,74
3.002	Receitas de Empreendimentos Diversos	41.242.687,97	45.368.099,77	3.101	Despesa Patrimonial	1.914.564,49	2.138.365,00
3.004	Subvenções e Auxílios	386.003.901,00	4.731.392,97	3.102	Despesas de Empreendimentos Diversos	39.340.222,20	38.708.554,76
3.005	Receita de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros	3.453.059,76	—	3.103	Impostos e Taxas	20.504,09	29.839,69
				3.104	Rendas Incobráveis	—	3,30
3.095	Ressarcimentos da União	—	107.354.148,98	3.105	Despesas de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros	3.191.195,34	4.779.396,81
3.099	Receitas não Especificadas	2.570.665,74	3.080.981,46	3.109	Complementação de Aposentadoria e Pensões	1.478,97	—
				3.195	Despesas Ressarcíveis pela União	—	107.354.148,98
				3.196	Serviços Gratuitos a Terceiros	—	11.700,48
				3.199	Despesas não Especificadas	29.868,52	45.746,32
						<u>484.295.093,12</u>	<u>512.672.665,08</u>
	Saldo Devedor (Resultado das Estradas Deficitárias)	49.557.536,49	364.868.607,24		Saldo Credor (Resultado das Estradas Superavitárias)	—	14.776.943,26
					TOTAL GERAL	<u>484.295.093,12</u>	<u>527.449.608,34</u>
					TOTAL GERAL	<u>484.295.093,12</u>	<u>527.449.608,34</u>

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente Geral de Finanças

LUIZ DIAS DE ALMEIDA
Chefe do Departamento de Contadoria
Contador — CRC-GB — 4.219

GEN. ANTONIO ADOLFO MANTA
Presidente

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA 5109 FUNDOS DIVERSOS

62

1 — Para aumento de Capital		
1.1 — Cota Parte do Imposto Único s/ Combustíveis e Lubrificantes		126.472.261,41
2 — Fundo para atender Convênio com o SENAI		1.371.149,10
3 — Outros Fundos		
Fundo p/ Renovação do Oleoduto	3.820.758,17	
Fundo p/ Expansão do Oleoduto	3.820.758,17	
Fundo p/ o Depto. de Assist. Ferrov.	3.156.981,39	
Fundo Nacional de Invest. Ferrov.	27.616.663,78	
Fundo de Garantia de Tempo de Serviço	16.360.956,17	
Fundo p/ Cons. e Rep. Patrim. Imob.	630.886,92	
Fundo para Acidentes	85.816,88	
Fundo p/ Invest. (Rec. v. Sucata)	5.891.684,45	
Fundo de Educação — Estado MG	139.167,86	
Fundo de Educação — Estado GB	353.486,44	
Fundo Escola Prof. Ferrov. Eng.º Rod.	54,60	
Fundo Educação	5.045,43	
Fundo de Assistência Social	404.014,92	
Fundo Coop. Ferrov. da EFDTC	30.000,00	
Fundo Especial Moradia	62.931,82	
Construção do trecho — Água Boa-Cianorte	2.900.000,00	
Construção do trecho Mafra-Lages	800.000,00	
Remodelação do trecho Eng.º Gutierrez-Guarapuava	100.000,00	
Taxa do DNEF	779,22	
Fundo p/ Aquisição de Carretas	1.002,88	
Fundo de Indeniz. Altam. Pte. R. Grande	154.197,04	
Duodécimos Rec. Gov. Federal	21.437,49	
Convênio CPCAN	110.000,00	66.466.623,63
		<hr/>
TOTAL		194.310.034,14
		<hr/>

Anexo ao Balanço de 1968, conforme ofício 3.380 do Ministério dos Transportes e ofício 30427/68 do Tribunal de Contas.

LUIZ DIAS DE ALMEIDA
 Chefe do Departamento de Contadoria
 Contador — CRC-GB — 4.219

OSCAR LEITE PIRES
 Superintendente Geral de Finanças

GEN. ANTONIO ADOLFO MANTA
 Presidente

DEMONSTRAÇÃO DAS CONTAS "EMPRESAS FILIAIS OU ASSOCIADAS"

ESTRADAS	5.045 OÉBITO	5.115 CRÉDITO
-----------------	-------------------------	--------------------------

11 — E. F. BRAGANÇA	841.349,42	
12 — E. F. SÃO LUÍS TEREZINA		1.270.839,82
13 — RÊDE VIAÇÃO CEARENSE		14.706.214,81
14 — RÊDE FERROVIÁRIA NORDESTE		2.217.447,52
15 — V. FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO		11.649.277,10
16 — E. F. NAZARÉ		1.388.274,62
18 — E. F. MADEIRA-MAMORÉ		847.791,70
21 — V. F. CENTRO-OESTE		77.373.943,04
22 — E. F. LEOPOLDINA		40.155.840,62
23 — E. F. CENTRAL DO BRASIL		244.785.421,70
31 — E. F. SANTOS A JUNDIAÍ		67.700.367,56
32 — E. F. NOROESTE DO BRASIL		31.204.093,55
41 — R. V. PARANÁ-SANTA CATARINA		61.731.954,12
42 — E. F. DONA TEREZA CRISTINA		19.232.239,63
43 — E. F. SANTA CATARINA		690.037,98
44 — V. F. RIO GRANDE DO SUL		680.441,77
50 — ADMINISTRAÇÃO GERAL	871.594.479,91	
	<hr/>	
TOTAL	872.425.829,33	690.220.207,22
	<hr/>	<hr/>

63

Anexo ao Balanço de 1968, conforme ofício 3.380 do Ministério dos Transportes e ofício 30427/68 do Tribunal de Contas.

LUIZ DIAS DE ALMEIDA
Chefe do Departamento de Contadoria
Contador — CRC-GB — 4.219

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente Geral de Finanças

GEN. ANTONIO ADOLFO MANTA
Presidente

DEMONSTRATIVO DAS CONTAS DE RECEITAS E DESPESAS DE EMPREENDIMENTOS DIVERSOS

EXERCÍCIO DE 1968

3.002 — RECEITAS DE EMPREENDIMENTOS DIVERSOS

1	— Pedreiras	430.340,00
—	— Serrarias	208.632,94
6	— Propriedades Agrícolas e Agro-Pecuárias	47.479,82
7	— Explorações Florestais (Hórtio)	372.176,45
9	— Armazéns Órgãos Abastecedores de Pessoal	7.403.326,20
10	— Produção de Energia para Fornecimento Exclusivo ao Público	653.434,01
11	— Tipografia	1.058.280,93
12	— Farmácia	278.176,07
13	— Oficina de Reparos de Veículos	3.511.310,57
14	— Outras	6.258.663,13
14-A	— Usinas para Tratamento de Dormentes	311.929,78
15	— Hospitais	199.071,39
15-A	— Oleoduto	12.296.508,27
16	— Compensação a Ferrovía por Transportes Efetuados — Oleoduto	67.509,58
16-A	— Produção Industrial	2.835.183,13
17	— Setor de Dormentes e Madeiras	4.150.910,94
33	— Oficinas Gerais	354.403,32
50	— Fundação	151.891,51
60	— Fabricação de Drenos	122.809,06
—	— Setor de Cooperativas	5.189,57
—	— Setor de Desenho e Impressão	2.088.278,71
—	— Departamento de Assistência ao Ferroviário	49.258,72
—	— Serviços Industriais	975.302,47
—	— Setor de Relações Públicas	1.346.010,66
—	— Receita de Exploração de Carros Restaurantes	31.195,87
		<hr/>
		160.536,65

Anexo ao Balanço de 1968, conforme ofício 3.380 do Ministério dos Transportes e ofício 30427/68 do Tribunal de Contas.

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente Geral de Finanças

LUIZ DIAS DE ALMEIDA
Chefe do Departamento de Contadoria
Contador — CRC-GB — 4.219

GEN. ANTONIO ADOLFO MANTA
Presidente

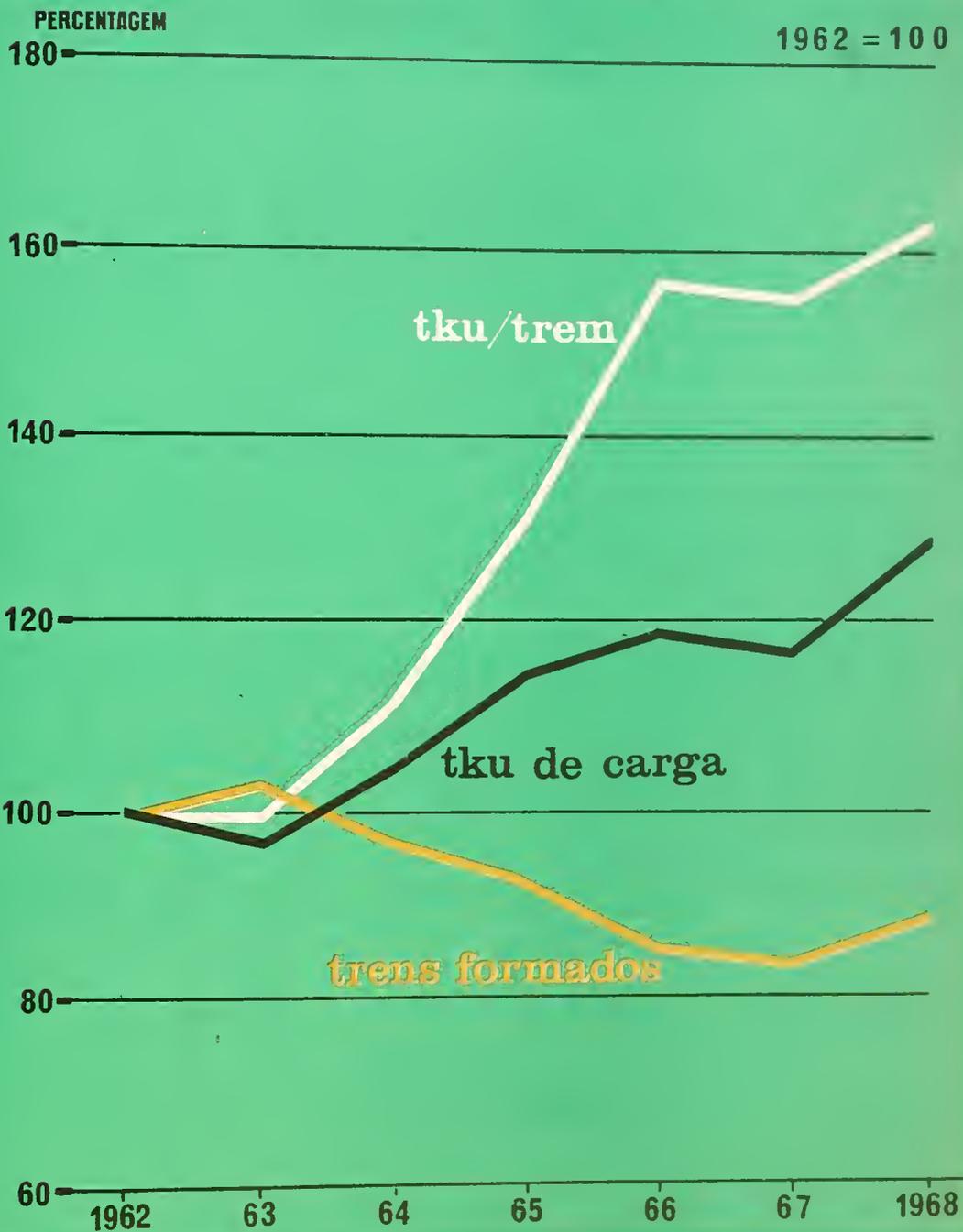
3.102 — RECEITAS DE EMPREENDIMENTOS DIVERSOS

1	— Pedreiras	764.409,11
5	— Serrarias	195.827,30
6	— Propriedades Agrícolas e Agro-Pecuárias	51.612,83
7	— Explorações Florestais (Hórtio)	1.046.007,57
9	— Armazéns Órgãos Abastecedores de Pessoal	7.042.204,10
10	— Produção de Energia para Fornecimento Exclusivo ao Público	187.924,17
11	— Tipografia	1.127.965,83
12	— Farmácia	458.958,00
13	— Oficina de Reparos de Veículos	2.812.693,12
14	— Outras	5.679.106,40
14-A	— Usinas Para Tratamento de Dormentes Oficinas Gerais, Fundação, Extração de Toras e Fábrica de Drenos	659.419,50
14-B	— Extração de Areia	35.174,95
15	— Hospitais	316.962,03
15-A	— Oleoduto	5.052.836,31
16	— Produção Industrial	4.973.200,72
17	— Setor de Dormentes e Madeiras	762.630,67
—	— Setor de Cooperativas	3.212.213,34
—	— Setor de Desenho e Impressão	139.658,48
—	— Comissariado	577.317,14
—	— Departamento de Assistência ao Ferroviário	2.256.422,51
—	— Serviços Industriais	1.346.010,68
		<hr/>
		38.708.554,76

45 338 099,77



Carga Geral



Densidade Média de Tráfego

PERCENTAGEM

170

1958 = 100

160

150

140

130

120

110

59

60

61

62

63

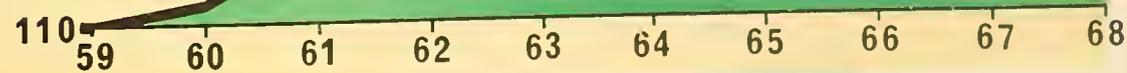
64

65

66

67

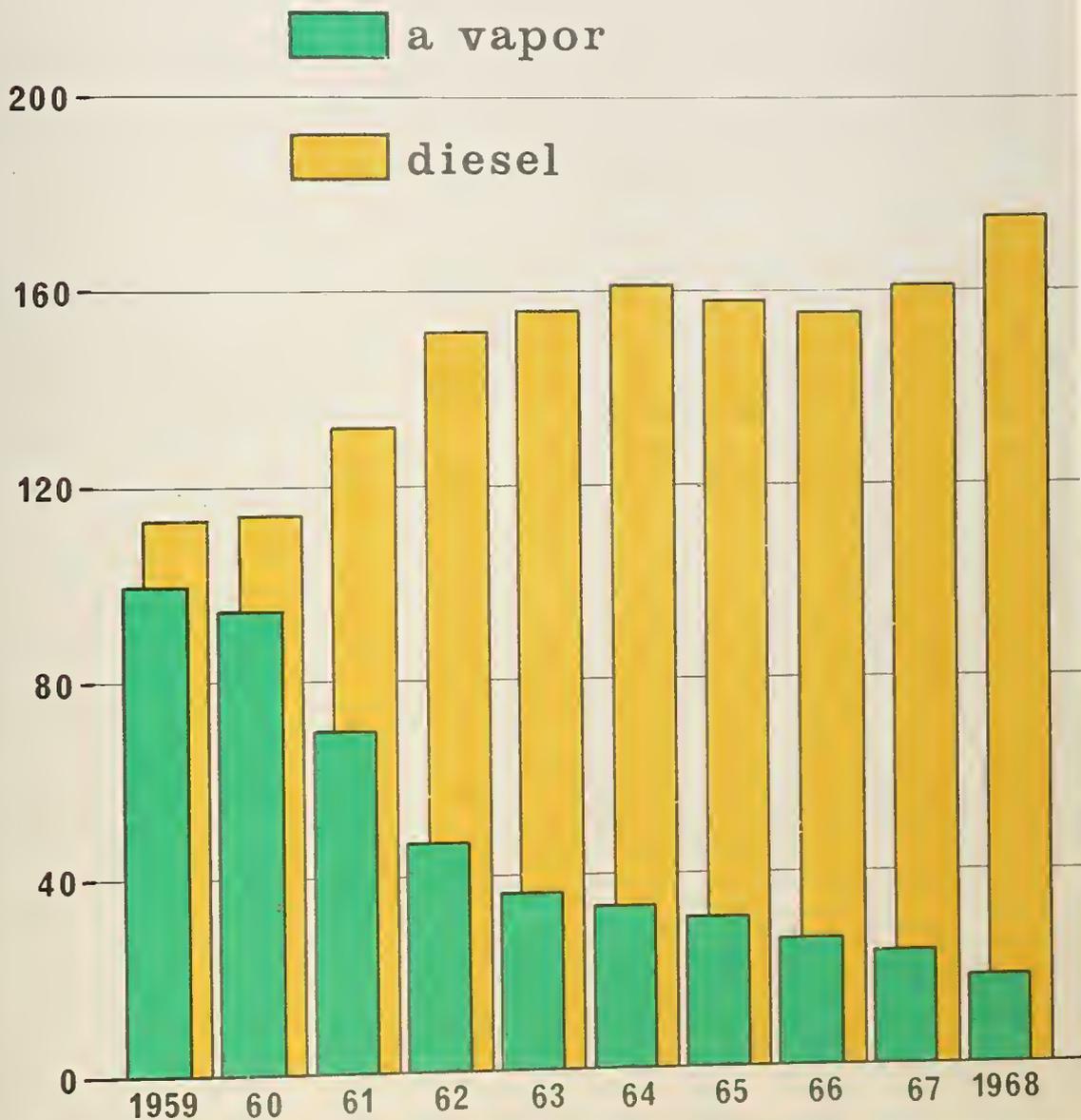
68

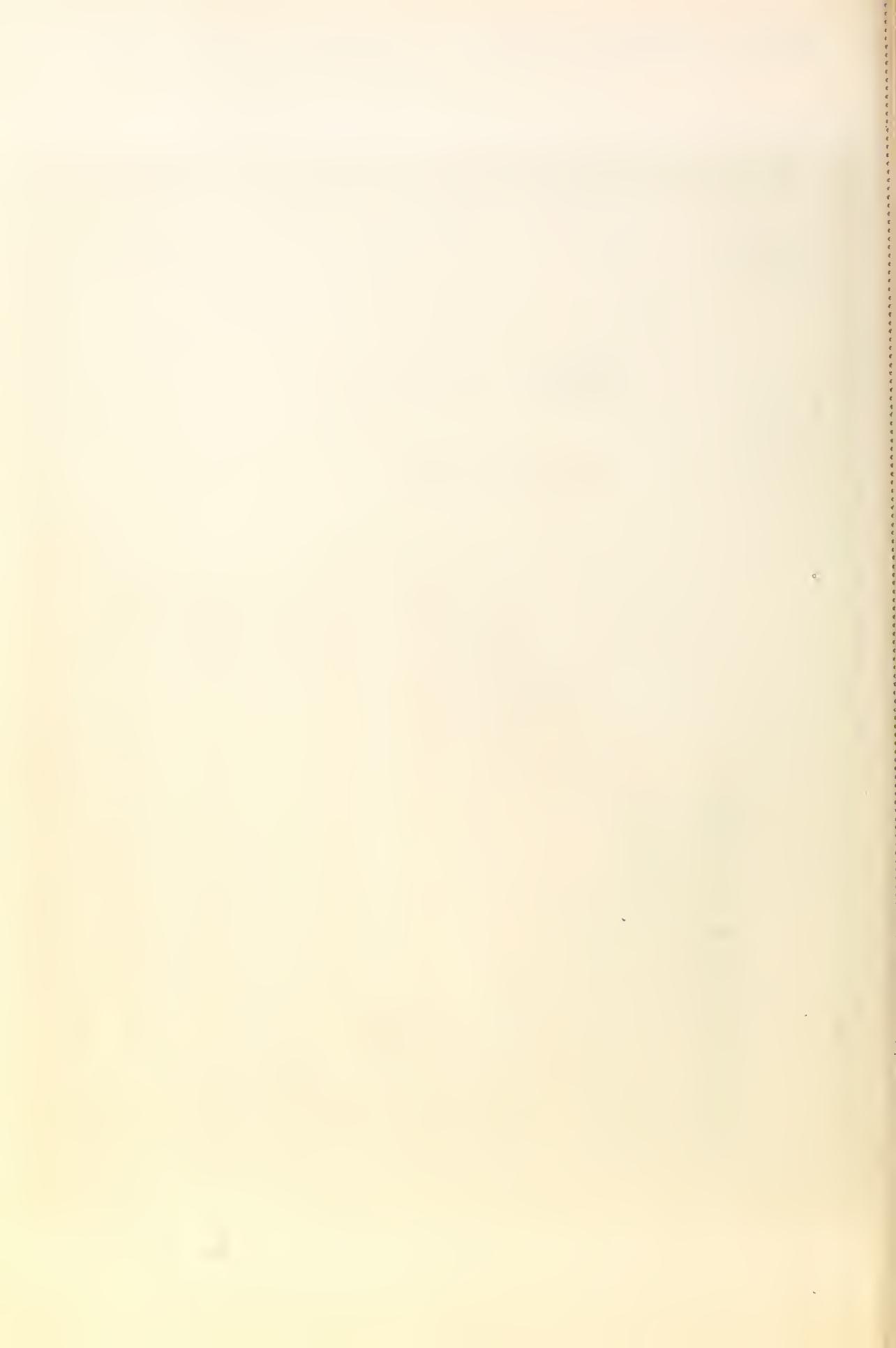


Locomotivas em Tráfego

PERCENTAGEM
240

1958 = 100





Mercadorias

PERCENTAGEM

1958 = 100

170

150

130

110

90

70

50

transporte

percurso médio

receita deflacionada

59

60

61

62

63

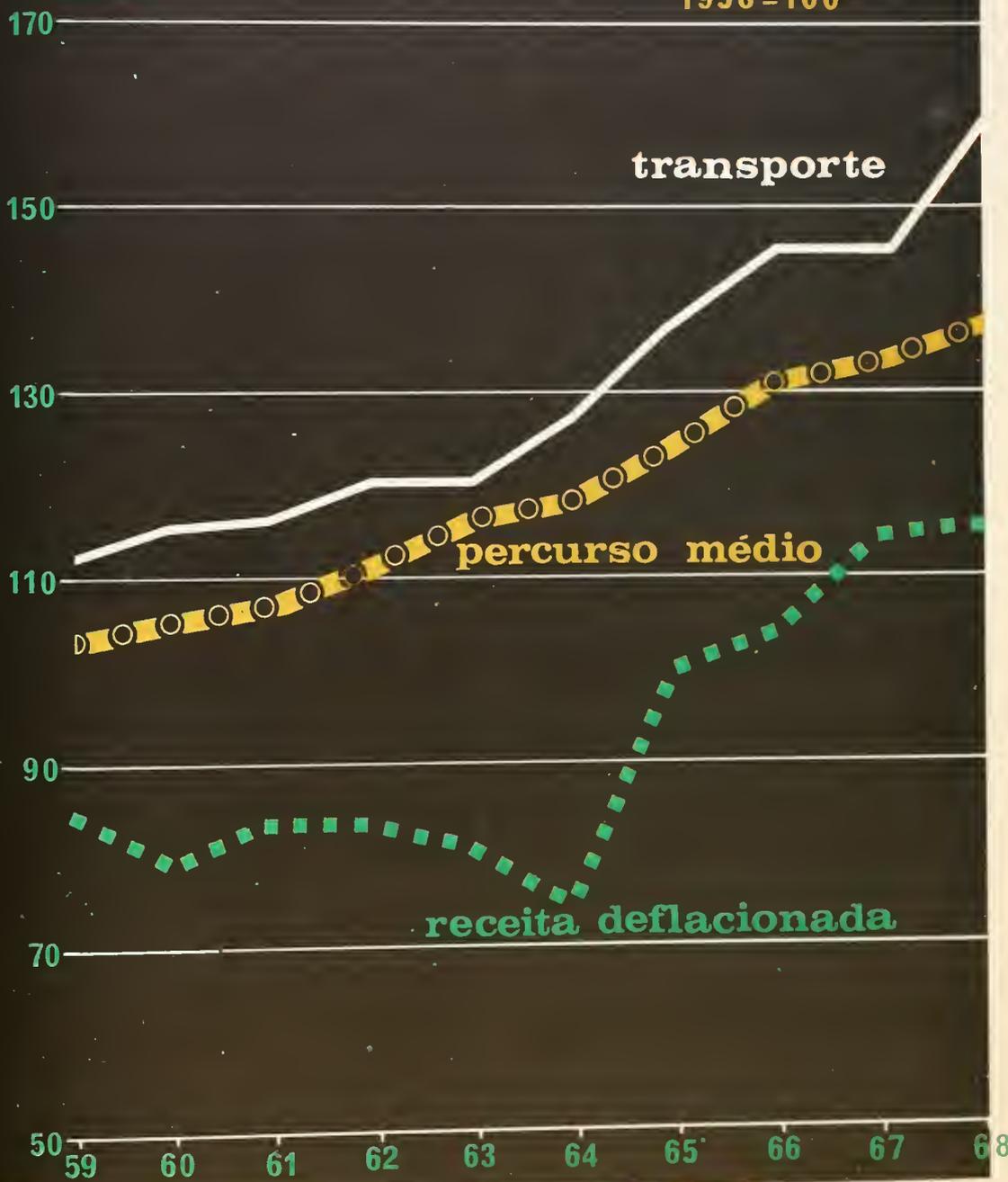
64

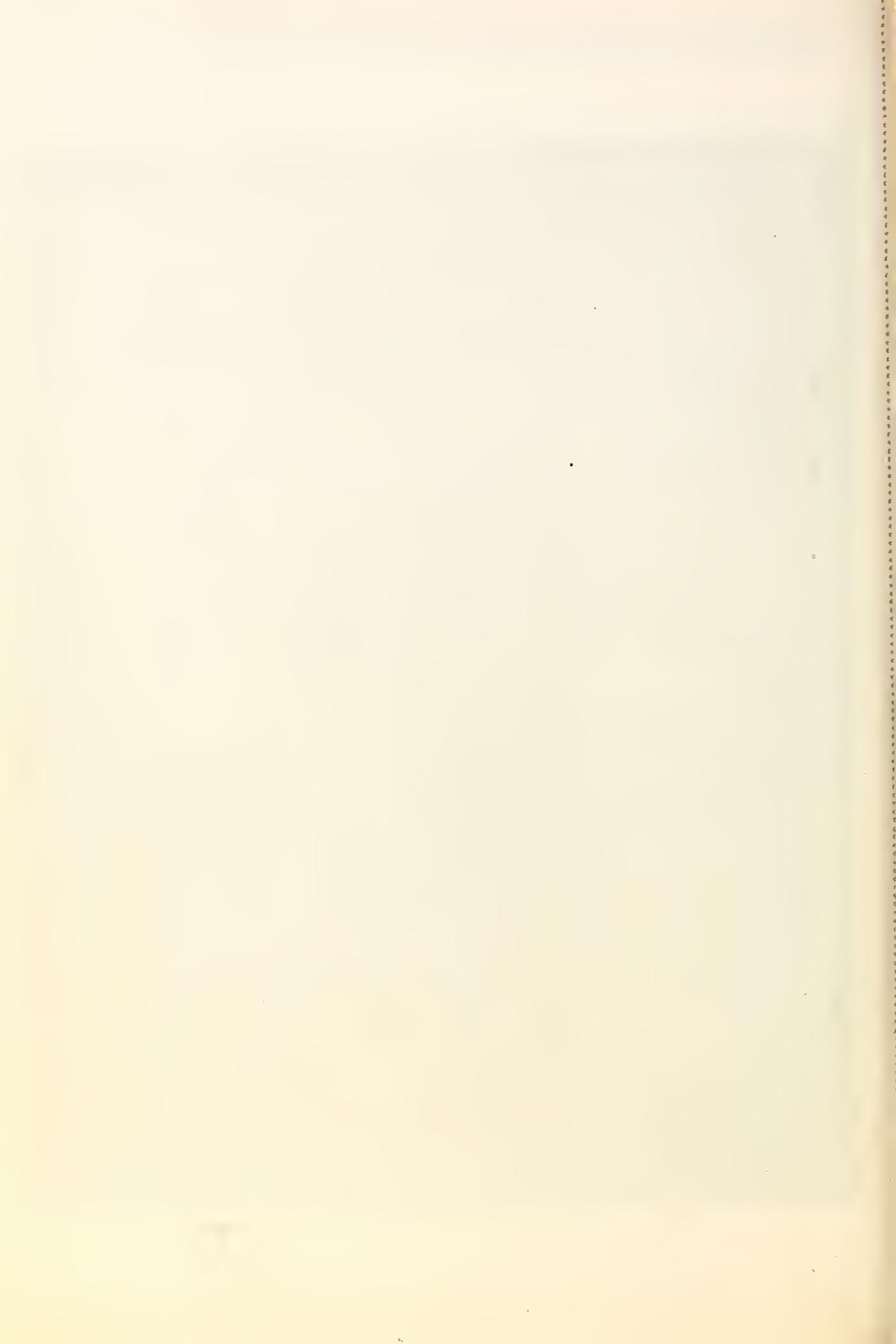
65

66

67

68





Pessoal Empregado

MILHARES
170

160

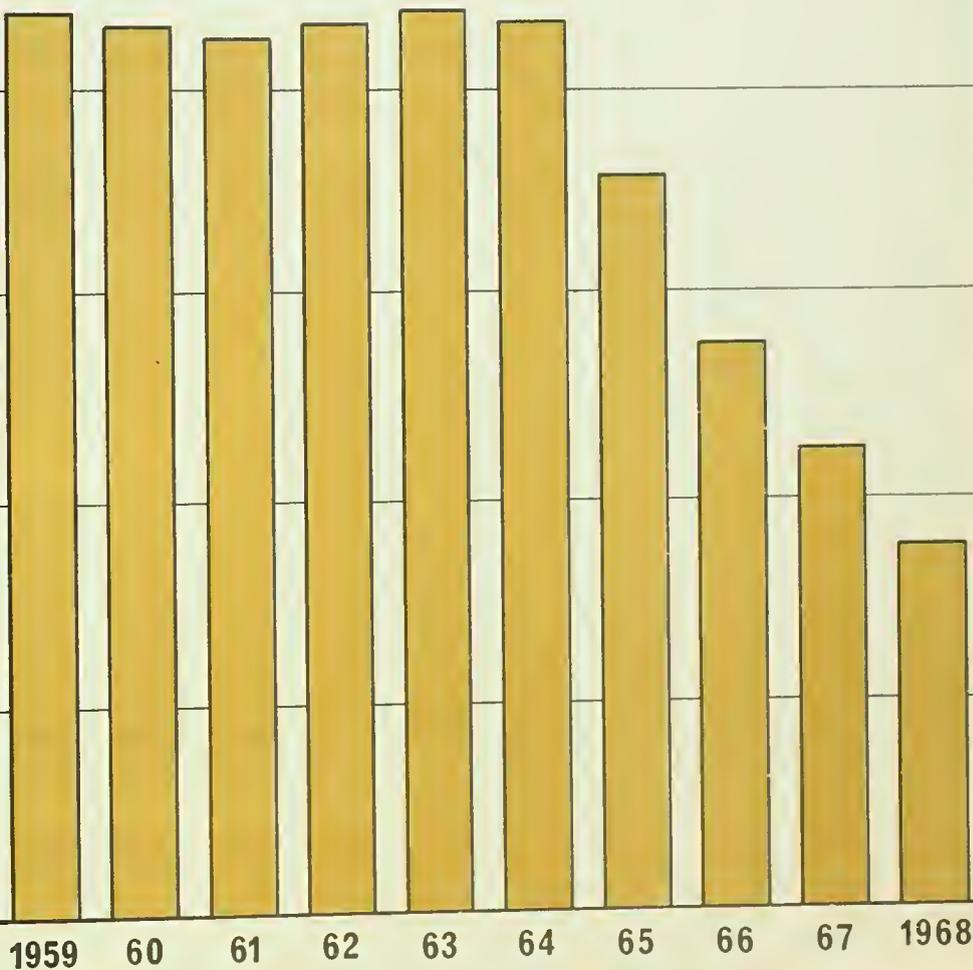
150

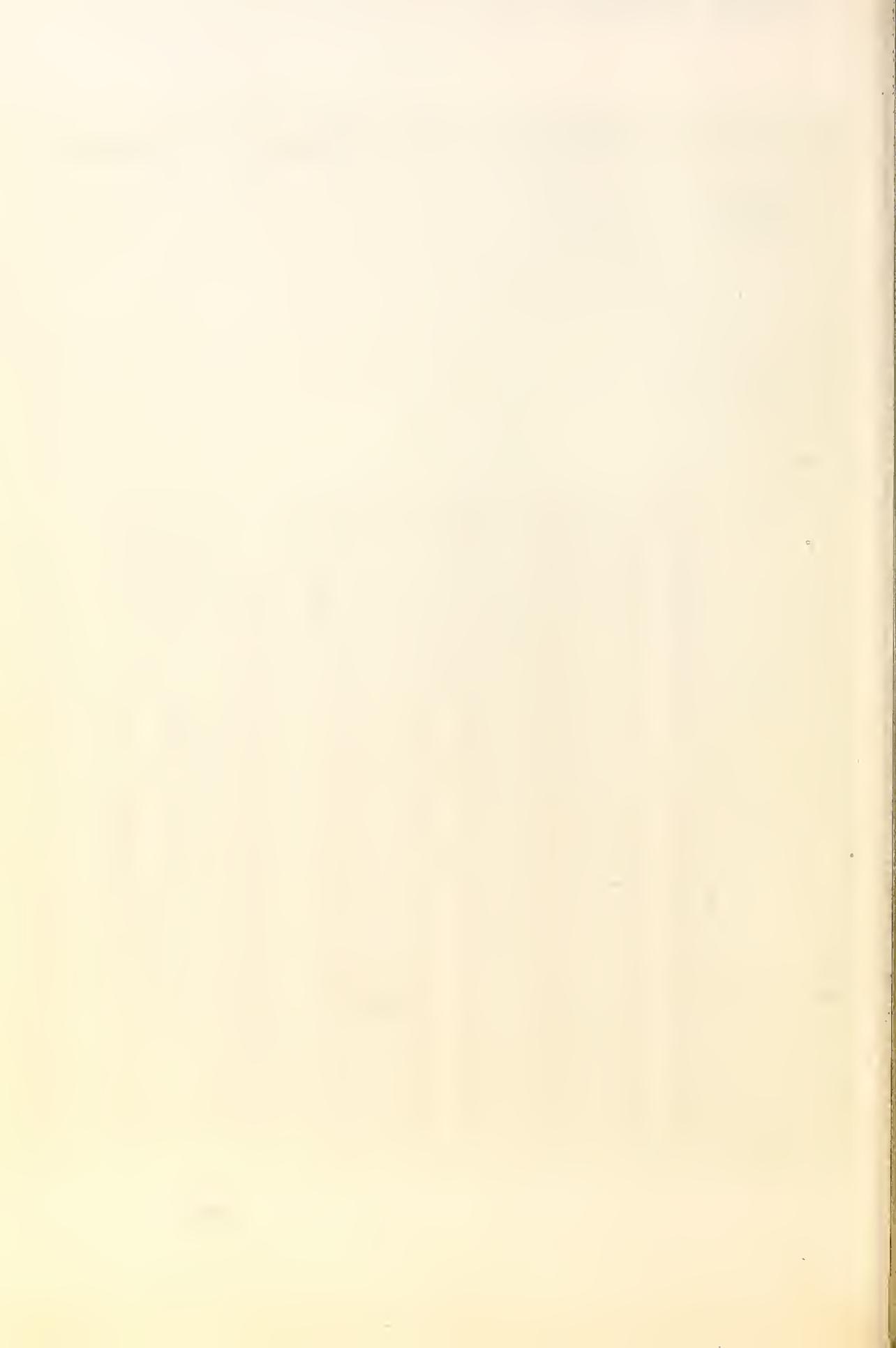
140

130

120

110





Produtividade

t km úteis/empregado

PERCENTAGEM
190

1958 = 100

170

150

130

110

90

70

1959

60

61

62

63

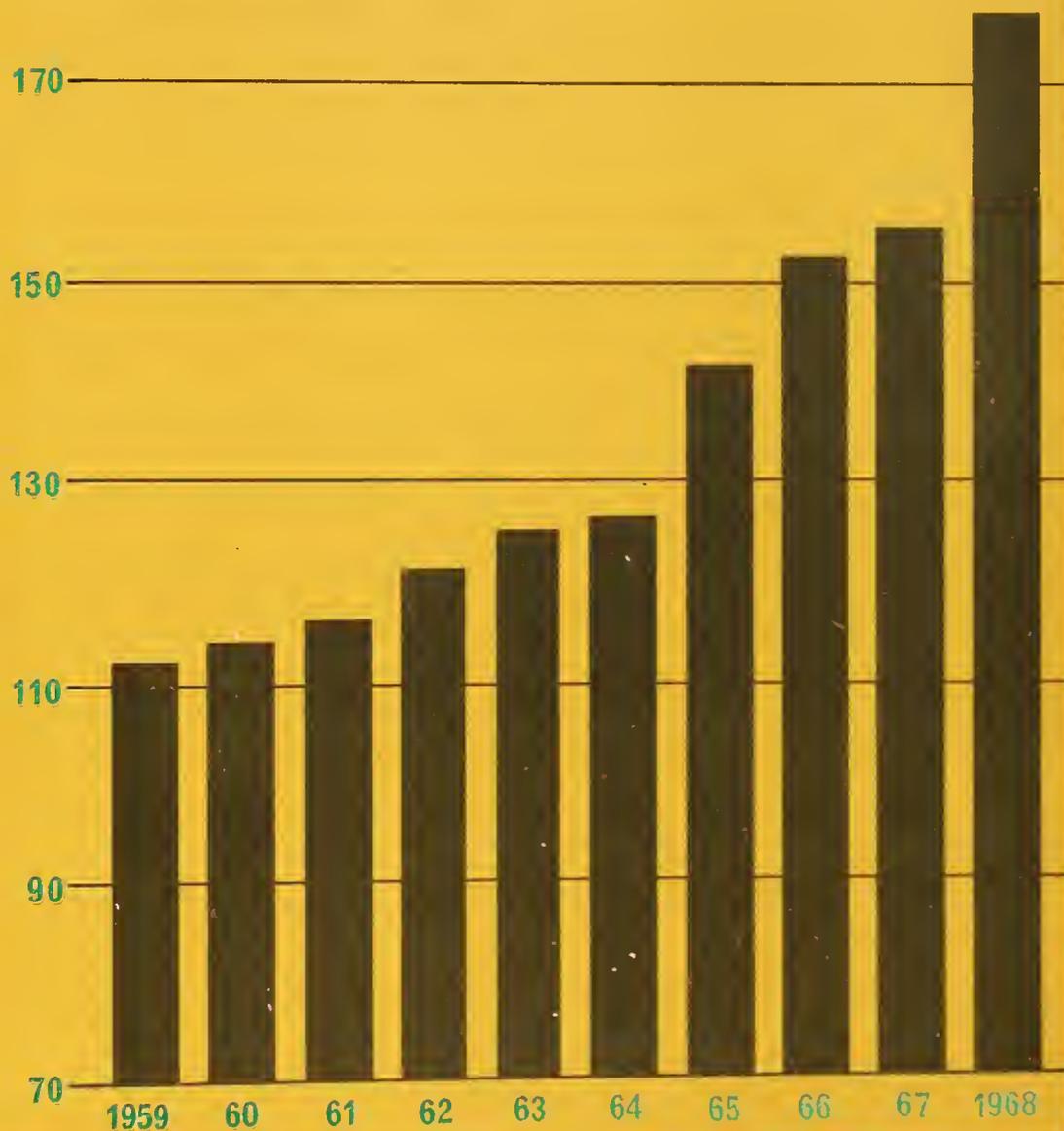
64

65

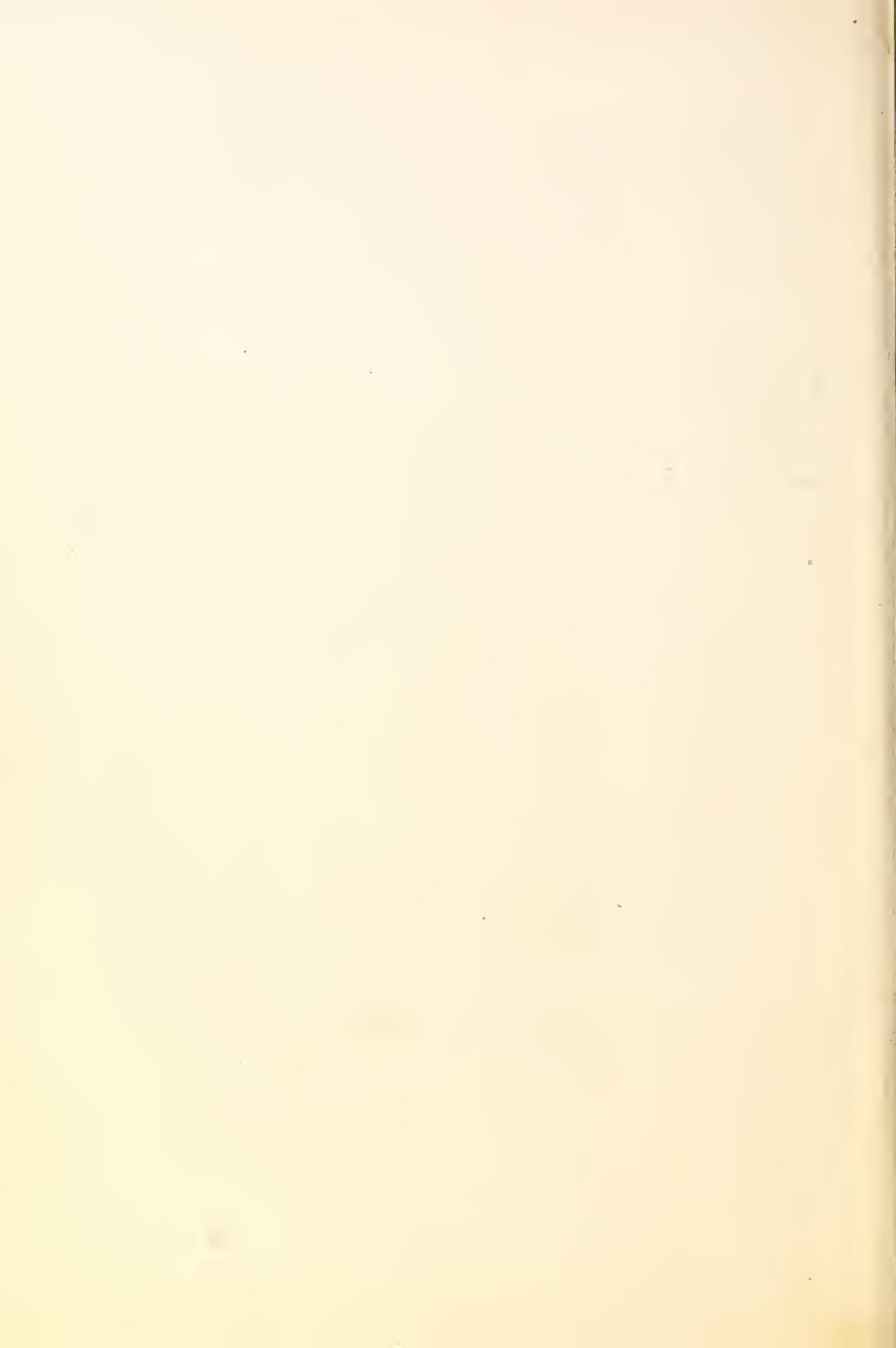
66

67

1968







REGIONAL NORTE

ENG.º ELZIR DE ALENCAR ARARIPE CABRAL
AV. MARQUÊS DE OLINDA, 262 - RECIFE

REGIONAL CENTRO

ENG.º PEDRO AFFONSO DA ROCHA SANTOS
ED. PEDRO II - SALA 451

REGIONAL CENTRO-SUL

ENG.º EDUARDO ANTONIO DE CAMARGO FIDELIS
ESTAÇÃO DA LUZ - 1.º ANDAR

REGIONAL SUL

ENG.º JOSÉ TEÓFILO DOS SANTOS
PALÁCIO DO COMÉRCIO - PÔRTO ALEGRE

COORDENADORES DAS REGIONAIS



E. F. CENTRAL DO BRASIL
ENG.º FRANCISCO CRUZ

E. F. LEOPOLDINA
ENG.º PAULO FLORES DE AGUIAR

RÊDE FERROVIÁRIA DO NORDESTE
ENG.º EMERSON LOUREIRO JATOBA

Biblioteca do Ministério da Fazenda

2	2245/70	385.0981 R382	/A
AU			
A	AUTOR		
TIT	Relatório anual da Rêde Ferroviária Federal S.A. - 1968		
T	TITULO		
	Devolver em	NOME DO LEITOR	

2245/70 385.0931 .LO
R382
Relatório anual da Rêde Ferroviária Federal S.A. - 1968

MELO SOARES

IDENTES

FAZENDA
RECLAMAR SE
17.9.69

2807 2807

2807

2807 2807

2807

2807 2807

2807

