

RELATÓRIO
1969



362.0981
R382

www.BirchDoc.com

30





REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A.
PRESIDÊNCIA

Com os cumprimentos de

Jen. A. Ganta





índice

INTRODUÇÃO	1
ÁREA COMERCIAL	
MEDIDAS GERAIS	5
TRANSPORTE	6
ÁREA INDUSTRIAL	
VIA PERMANENTE	13
MELHORIA DO TRAÇADO	15
OBRAS DIVERSAS	15
ELETRIFICAÇÃO E SINALIZAÇÃO	16
COMUNICAÇÕES	18
OFICINAS E POSTOS DE REVISÃO	19
MATERIAL DE TRANSPORTE	20
ÁREA ADMINISTRATIVA	
REORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA	23
REFORMULAÇÃO DE MÉTODOS	24
PATRIMÔNIO	24
CONVÊNIOS E PARTICIPAÇÕES	25
MATERIAL	25
ÁREA DE PESSOAL	
EFETIVO	29
REGULARIZAÇÃO DAS PROMOÇÕES	30
QUADRO DE SERVIDORES CEDIDOS	30
DESENVOLVIMENTO E FORMAÇÃO DE PESSOAL	30
POLÍTICA DE BEM ESTAR	31
ÁREA FINANCEIRA	
SITUAÇÃO PATRIMONIAL	35
CAPITAL SOCIAL	35
FUNDOS DIVERSOS	35
FINANCIAMENTOS	36
EXECUÇÃO FINANCEIRA	37
INVESTIMENTOS	37
RESULTADOS DE GESTÃO	38
LUCROS E PERDAS	39
RESULTADOS COMPARADOS	39
SUBSIDIÁRIAS	
RÊDE FEDERAL DE ARMAZÉNS GERAIS	
FERROVIÁRIOS S.A. - AGEF	45
URBANIZADORA FERROVIÁRIA S. A.	47
PRINCIPAIS RESULTADOS ESTATÍSTICOS	48
PARECERES	
CONSELHO FISCAL	53
CONSELHO CONSULTIVO	55
QUADROS DE BALANÇO	61

385.481
R 382

2246 6 H 70

senhores acionistas

Em cumprimento aos preceitos legais e estatutários, a Diretoria da Rêde Ferroviária Federal S.A. apresenta o Relatório de suas atividades, correspondentes ao exercício de 1969, juntamente com o Balanço Geral e o Demonstrativo da Conta de Lucros e Perdas.

Com êsse trabalho, espera poder oferecer uma visão dos resultados obtidos no período, sem dúvida bem animadores, apesar das dificuldades peculiares à exploração dos serviços ferroviários.

Os êxitos alcançados são devidos à dedicação e capacidade dos ferroviários, em geral, e ao apoio e à compreensão das autoridades federais, sempre presentes e sensíveis aos problemas que a Diretoria da Empresa teve de enfrentar para bem desincumbir-se das honrosas atribuições.

Rio de Janeiro, 16 de março de 1970



Presidente

Gen. Antonio Adolfo Manta

Diretores

Eng.º José Aloysio Ravache Peres

Eng.º Horácio Madureira

Eng.º Luiz Alberto Nastari

Eng.º Pedro Affonso da Rocha Santos

Cel. Eng.º Waldo Sette de Albuquerque

introdução

O exercício de 1969 assinala, com a implantação de quatro Sistemas Regionais, nos quais foram agrupadas as antigas Unidades de Operação, nova fase para as ferrovias pela RFFSA operadas. As conseqüências benéficas, decorrentes da reformulação da estrutura administrativa, naturalmente não se fazem sentir de imediato, mas, seguramente, começarão elas a manifestar-se em breve.

Mas o exercício marcou, também, a realização de novos e importantes empreendimentos, que permitiram a produção de maior soma de serviços e o aperfeiçoamento nos métodos operacionais.

Com efeito, a Empresa realizou, em 1969, transporte de carga jamais antes atingido, com incremento que superou o índice de crescimento do produto bruto nacional.

Melhorando seus métodos operacionais e o sistema de comunicações; renovando a via permanente, pátios e terminais; utilizando material rodante mais apropriado e modernizando suas oficinas, bem como intensificando o transporte, a Empresa imprimiu mais segurança ao tráfego, melhores horários, redução de tempos nos percursos e, conseqüentemente, atendimento mais compatível com as crescentes necessidades da demanda.



A par dos fatores positivos, acima referidos, enfrentou a RFFSA dificuldades que não pôde superar, por inteiramente fora do seu controle, como o fato de não ter conseguido elevar suas tarifas a níveis correspondentes à evolução dos custos operacionais, como fazem as empresas de capital privado, visto ter de satisfazer, como executora de serviços públicos, exigências impostas pelo interesse da política econômica do governo.

De outro lado, a RFFSA opera estradas de ferro construídas e aparelhadas dentro de padrões que, de longa data, já não vinham acompanhando os avanços da moderna técnica. A recuperação do sistema, que, com esforço e persistência, está sendo perseguida, sobre não ser tarefa executável a curto prazo, naturalmente se condiciona às disponibilidades financeiras da Empresa e da sua maior acionista, a União, esta igualmente diante de problemas da mesma ordem, e de maior vulto, nos variados setores de sua responsabilidade direta. Esses percalços mais se agravam ante a circunstância de não terem os demais sistemas de transporte, ao contrário das ferrovias, entre outros, os encargos da manutenção e policiamento das vias em que operam.



Apesar das dificuldades enfrentadas, bem favoráveis, no entanto, foram, no cômputo geral, os resultados econômico-financeiros do exercício, como adiante será comprovado. Isso, aliás, poderá ser desde logo evidenciado com o simples cotejo dos índices do coeficiente de exploração, que de 2,10, em 1968, baixou para 1,95, em 1969, sendo este o mais expressivo em toda a vida da Empresa.

Por outro lado, graças às medidas saneadoras que, de forma sistemática, vêm sendo implantadas desde 1964, o deficit operacional também se reduz de ano para ano. O de 1969 correspondeu a 46% sobre o apurado em 1963, o que acentua a manifesta tendência da Empresa para o almejado equilíbrio entre sua receita e despesa.

área comercial



medidas gerais

Grças aos aperfeiçoamentos introduzidos nos métodos operacionais de comercialização, às facilidades proporcionadas pelos modernos sistemas de comunicações implantados e, ainda, à utilização de material rodante especializado, fatores, inclusive, de melhoria dos horários, de maior segurança do tráfego, de redução no tempo de viagem e, principalmente, de mais pronto atendimento da demanda, o transporte realizado pela RFFSA, em 1969, conseguiu ser grandemente intensificado.



Para compensar a natural elevação dos custos operacionais, foram majoradas de 25% as tarifas gerais de mercadorias, embora, como medida necessária à continuidade do transporte de diversos produtos, ou à sua recuperação, tivessem de ser estabelecidas, após apurados estudos, mais de 50 tarifas especiais, celebrando-se, ainda, cêrca de duas centenas de ajustes e contratos de transporte.

Como providência de ordem operacional, foi dado prosseguimento aos programas de fechamento de estações e de erradicação de ramais antieconômicos, sendo fechadas 16 estações, transformadas em paradas ou estribos 46 outras e suspenso o tráfego em 150 km de linha.

A extensão total da via, com a entrada em tráfego de novos trechos ferroviários, foi também ampliada. Em operação entraram as seguintes linhas novas: Teresina-Altos, com 42 km, na Regional Nordeste; Coroados-Guatambu, com 15 km, na Regional Centro-Sul e Santo Ângelo-Cerro Largo, com 58 km, na Regional Sul e, em caráter experimental, os trechos de Montenegro-Roca Sales, com 74 km, Roca Sales-Lages, com 302 km, Eng.º Bley-Ponta Grossa, com 83 km, êstes na Regional Sul.

Entre os trabalhos de grande alcance, levados a efeito na área de transportes, está a elaboração de um plano de reorganização dos serviços rodoferroviários, no qual foram fixadas as condições básicas para a sua execução nos diversos Sistemas Regionais e, bem assim, um estudo para implantação dos serviços de "containers" até Belo Horizonte, visando ao melhor aproveitamento da frota hoje em tráfego entre Rio e São Paulo, que, de 1968 para 1969, acusou um acréscimo de 19%.



transporte

A movimentação de carga, em 1969, atingiu um volume de 42 milhões de toneladas úteis, com um trabalho de 12 bilhões de toneladas-quilômetro, produção esta que ultrapassa o maior índice até agora pela Empresa alcançado. Representa resultado sem dúvida excepcional, de vez que somente esperado em prazo mais dilatado.

Sobre o transporte de carga efetuado no ano anterior, houve

um incremento de 11%, taxa superior ao do crescimento do produto bruto nacional.

O minério de ferro, além de manter sua posição de mercadoria transportada em maior quantidade, apresentou um acrésci-



mo de 17% sobre o volume do ano anterior. A Central movimentou 6,2 milhões de toneladas de minério, fato inédito em toda a vida dessa Divisão e, em apenas um mês do ano, transportou 575.200 toneladas, batendo, desse modo, outro recorde. Um terceiro recorde foi pela mesma alcançado com a exportação anual de 3.555.000 toneladas, através do Pôrto do Rio de Janeiro, que reflete incremento de 25% no transporte do minério, nesse setor.

Ao minério seguiram-se o cimento, com 31% de aumento, os derivados de petróleo, com 44%, e o trigo em grão, com 54%, índices que revelam o trabalho desenvolvido nos campos operacionais e comerciais e a tendência cada vez mais acentuada da Empresa em apoiar, com seus esforços, a obra que vem o Governô imprimindo, no sentido da consolidação da produção e da economia nacionais.

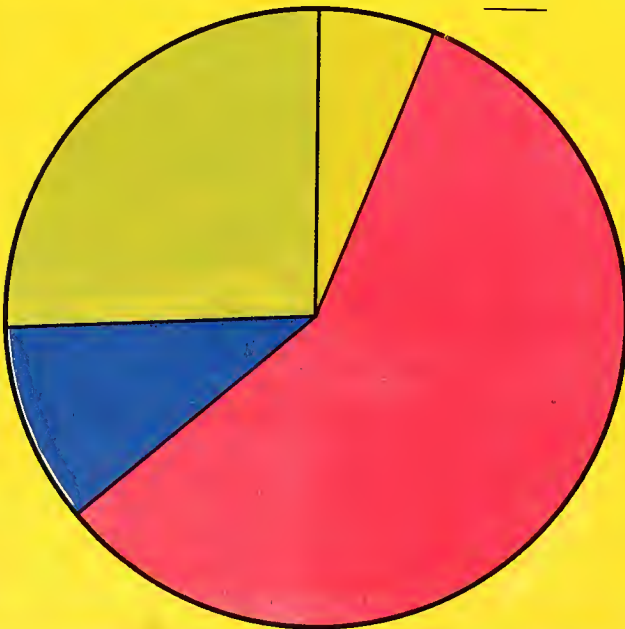
Ainda com relação ao cimento e ao trigo, convém esclarecer que a tonelagem do primeiro ultrapassou a quota dos dois mi-

lhões e o segundo atingiu um milhão de toneladas, compreendendo o produto importado e a quota da safra nacional que coube à Empresa movimentar.

Com o transporte de volume de mais de um bilhão de toneladas-quilômetro de mercadorias, sobre o trabalho do exercício anterior, obteve a RFFSA, em 1969, como se vê, seus melhores resultados. A Central foi a Divisão que mais contribuiu para o êxito alcançado, participando com 70% desse incremento, seguindo-se-lhe a Rio Grande do Sul com 16%.

PARTICIPAÇÃO DAS REGIONAIS NA TONOQUILOMETRAGEM DE MERCADORIAS

REGIONAL NORDESTE			
	1. ^a Div. — Maranhão-Piauí	0,1%	
	2. ^a Div. — Cearense	1,2%	
	3. ^a Div. — Nordeste	2,5%	
	4. ^a Div. — Leste	2,2%	6,0%
REGIONAL CENTRO			
	5. ^a Div. — Centro-Oeste	7,1%	
	6. ^a Div. — Central	48,5%	
	7. ^a Div. — Leopoldina	2,4%	58,0%
REGIONAL CENTRO SUL			
	9. ^a Div. — Santos a Jundiá	4,8%	
	10. ^a Div. — Noroeste	5,5%	10,3%
REGIONAL SUL			
	11. ^a Div. — Paraná-Sta. Catarina	13,2%	
	12. ^a Div. — Dona Teresa Cristina	1,3%	
	13. ^a Div. — Rio Grande do Sul	11,1%	
	14. ^a Div. — Santa Catarina	0,1%	25,7%



O transporte de mercadorias, que representa cêrca de 60% da receita operacional, foi intensificado ao máximo, sendo utilizados naquele serviço alguns dos vagões empregados na movimentao de animais vivos, em quantidade correspondente  reduao de 10,5%. Também parte da traao utilizada em trens de interior passou a servir no transporte de mercadorias, como consequência da supressão de algumas dessas composioes, diante do decréscimo de 7,4% no número de passageiros-quilômetro, atraídos pelos serviços rodoviários, onde os ônibus, em alguns trechos, com a construçao de novas rodovias, conseguiram oferecer horários e tempos de percurso mais convenientes.

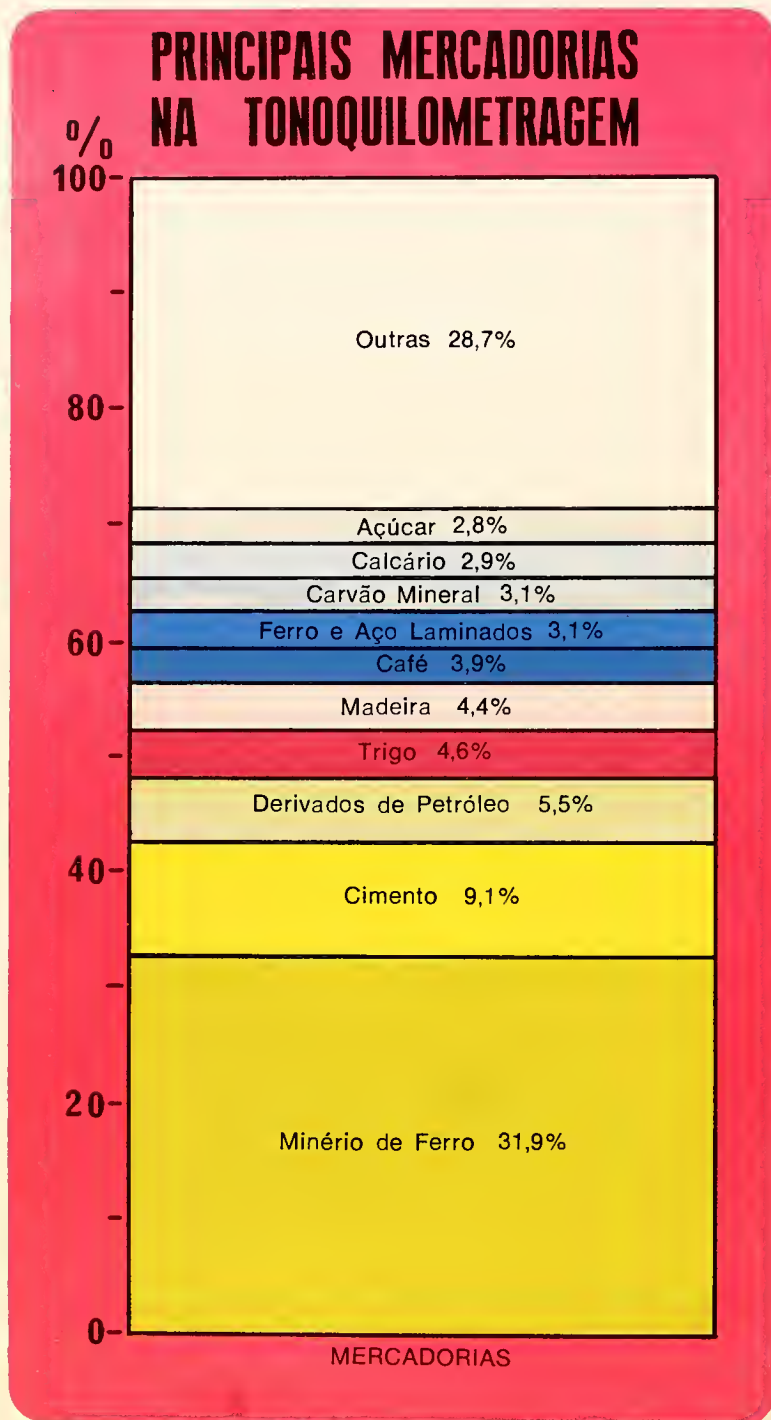
Houve, como se v, maior flexibilidade na operaao, de forma a atender às conveniências dos usuários e também às da Empresa, com o aproveitamento mais racional do parque industrial.

Não campo se abriu ao transporte ferroviário com a entrada em funcionamento das Refinrias Alberto Pasqualini, no Rio Grande do Sul, e Gabriel Passos, em Minas Gerais. A RFFSA, com a inauguraao dessas novas instalaoes da Petrobrás, passou a operar mais 1.500 vagões-tanque mensais.



O oleoduto da Santos a Jundiaí acusou aumento de trabalho de 5% em relaao  tonokilometragem do ano anterior; não fra a entrada em operaao da segunda linha de claros, teria o sistema apresentado resultado desfavorável, psto que o transporte de petróleo bruto (sete milhões de toneladas, em 1968) se reduziu a três milhões, com a inauguraao do oleoduto São Sebastião-Cubatão, construido pela Petrobrás.

Acentuou-se a tendência de transporte tipicamente ferroviário, de grandes massas a grandes distâncias, com a concentração de mais de 70% da tonouquilometragem de mercadorias em apenas 10 produtos, como se observa a seguir:



área
industrial





via permanente

Na conformidade do Plano Quinquenal de Remodelação da Via Permanente, que deverá cobrir 27% da extensão total das linhas, 800 km foram remodelados e, em 1.002 km, se substituíram os trilhos, o que representa acréscimo de 14% e 200%, respectivamente, em relação ao programa anterior, levado a efeito em 1968.



Nos serviços de conservação e renovação da via, 3.200.000 dormentes foram aplicados, sendo que um terço desse total procedeu das 12 instalações de tratamento da Empresa, inclusive da Usina de Imunização de João Amaro (Divisão-Leste), que entrou em operação.

Procedeu-se, ainda, à soldagem em 443 km de trilhos, ao mesmo tempo que, com a conclusão da montagem do estaleiro de solda de Bagé (Rio Grande do Sul), se elevava para cinco o número de instalações de soldagem elétrica e se estendia a implantação de soldagem aluminotérmica a tôdas as Divisões.

As melhorias e o aprimoramento dos métodos de manutenção da via permanente, entre outros benefícios, proporcionaram um decréscimo de 7% no número de acidentes de tráfego devidos à linha.



melhoria de traçado

Entre os trabalhos de melhoria de traçado, realizados em 1969, contam-se os seguintes:

- entrada em tráfego do trecho Coroados-Guatambu, com 15 km, integrante da Variante Lins-Araçatuba, na Noroeste, e da Variante de Tubarão, com 7 km, na Teresa Cristina;
- intensificação dos trabalhos de construção da variante de Criciúma, na Teresa Cristina; da variante Santa Maria Canabarro, na Rio Grande do Sul; de alargamento dos trechos Engenheiro Pedreira-Costa Barros e General Carneiro-Sete Lagoas, na Central;
- fase de conclusão das obras dos trechos Promissão-Avanhandava e Avandava-Penápolis, na Noroeste;
- início dos trabalhos de terraplanagem entre Guaiçara e Promissão, na Noroeste.

Além desses empreendimentos, cabe acrescentar as melhorias que estão sendo realizadas no ramal de São Paulo, financiadas pelo BNDE, com os trabalhos de conclusão das variantes Píneiral-Volta Redonda, com 13 km, Queluz-Lavrinhas, com 17 km, Lavrinhas-Cruzeiro, com 6 km e Cruzeiro-Cachoeira Paulista, com 12 km.

Outra importante melhoria consiste na mudança do sistema de tração da Serra da Santos a Jundiá, obra igualmente financiada pelo BNDE, já iniciada com o desmonte de parte das linhas antigas e movimentação de terra. A tração, nesse trecho, passará a ser feita com locomotivas especiais, à cremalheira, de grande potência, eliminando-se o obsoleto sistema funicular. Na primeira etapa será aproveitado o trecho abandonado da chamada Serra Velha, completando-se os trabalhos com a atualização do trecho hoje em tráfego (Serra Nova). Concluídas essas obras, apenas em sua primeira etapa, a tonelagem bruta anual deverá duplicar.

obras diversas

Empreendimentos se ultimaram, tiveram regular andamento, ou foram iniciados, no decorrer de 1969, para ensejar a renovação e o aprimoramento dos serviços operacionais, cabendo destacar, pela sua importância, os que se seguem:

- conclusão da construção do prédio da Agência Central de Brasília e inauguração da estação de Birigui, esta na Noroeste;
- intensificação dos serviços de construção das estações

de Duque de Caxias, Brás de Pina, Cordovil, Parada de Lucas, Vigário Geral e Benjamim do Monte, nos subúrbios do Rio de Janeiro; de Maringá, na Paraná-Santa Catarina, e do terminal de passageiros em Pôrto Alegre, todos em fase de conclusão;

- reforma das estações de Lavras e Rio Claro, na Centro-Oeste;
- início da construção do edifício dos Escritórios Centrais, na Rio Grande do Sul;
- início dos trabalhos de construção das novas pontes sobre os rios Tamanduateí e Tietê, na Santos a Jundiaí, e das rodoferroviárias sobre o rio Potengi, na Nordeste, e sobre o rio Santa Maria, na Rio Grande do Sul;
- conclusão das obras de restauração da ponte sobre o rio Itapecuru, na Leste, e de refôrço dos arcos da ponte sobre o Paraibuna, na Central;
- prosseguimento dos trabalhos de refôrço das pontes de Figueredo, Cabral, Carvalho, Soledade e Muriquí, na Central, e da ponte de Jacuí, na Rio Grande do Sul;
- introdução de melhoramentos nos pátios de Hôrto Florestal, de Belo Horizonte, dos subúrbios do Rio de Janeiro e da Linha do Centro, na Central; de Uruguai, na Paraná-Santa Catarina; de Santa Maria, na Rio Grande do Sul; de Corumbá, na Noroeste; de Santos, Mooca, Pará, Santo André, São Paulo e Jundiaí, na Santos a Jundiaí;
- conclusão do Terminal de Imbiruçu, para carregamento de produtos claros de petróleo, ligando a Refinaria Gabriel Passos, por oleoduto, ao pátio ferroviário da Centro Oeste, onde um conjunto de tanques, com a capacidade de 11 milhões de litros, alimenta a plataforma terminal para carregamento simultâneo, a cada 30 minutos, de 14 vagões-tanque, e onde um pátio de triagem foi construído com capacidade para 200 vagões;
- início de operação da segunda linha de claros, no oleoduto da Santos a Jundiaí, ao mesmo tempo em que se completava a ampliação do terminal Utinga e se introduziam melhoramentos na Estação de Bombas, de Cubatão;
- início dos trabalhos de adaptação da segunda linha de claros e instalação da estação "booster", no Alto da Serra, também na Santos a Jundiaí, para transporte de gás liquefeito de petróleo, obra essa financiada pelo BNDE.

eletrificação e sinalização

Na Central, verificou-se o aterramento do sistema de 44 KV, abrangendo tôda a área eletrificada de D. Pedro II a Três Rios e de Barra do Pirai a Volta Redonda. Para atender ao plano federal

de unificação em 60 Hz, foi convertida a frequência das unidades retificadoras de Barra do Pirai e Barão de Juparanã.

No trecho D. Pedro II a Deodoro, introduziram-se melhorias nos serviços de eletrificação e sinalização, sendo eletrificados desvios situados em Santíssimo e Benjamim do Monte, ligando-se, ainda, o segundo circuito de 44 KV, com 10 km de extensão, entre as estações de Deodoro e Inhoaíba.

Nas duas novas linhas de bitola larga, entre Penha Circular e Duque de Caxias, nos subúrbios do Grande Rio, deu-se início aos trabalhos de eletrificação.

Na Centro Oeste, procedeu-se à conversão de 1.500 para 3.000 V, no trecho eletrificado Barra Mansa-Augusto Pestana, atacada numa frente de 32 km, entre Augusto Pestana e Falcão; no trecho Andrelândia-Rutilo, foi concluída a revisão da rede aérea, com substituição do cabo mensageiro, iniciando-se a construção da subestação retificadora de Betim.



Entrou em operação o CTC do trecho Bangu-Benjamim do Monte, com 13 km, prosseguindo-se os trabalhos de instalação da sinalização automática nos trechos Benjamim do Monte-Santa Cruz e Conselheiro Lafaiete-Barreiros, na Central, bem como em linhas da Santos a Jundiá. Trabalhos de remodelação do sistema de controle centralizado de tráfego se realizam no trecho Três Rios-Lafaiete, na Central.

comunicações

Os serviços de comunicação, através de fonia e teletipo, em toda a RFFSA, foram sensivelmente beneficiados, em 1969, com a conclusão da instalação de novos equipamentos e com o início da montagem de grande número de centros telefônicos e máquinas teleimpressoras.

Estações transmissoras e receptoras, em HF, entraram em operação em Recife, Curitiba e Pôrto Alegre, possibilitando as comunicações, em fonia e teletipo, com a Administração Geral, no Rio de Janeiro, dando-se, ainda, início à instalação desses equipamentos em Fortaleza e Salvador.

A Central teve instalada sua quinta máquina teleimpressora, em Juiz de Fora, e completadas as nove centrais telefônicas automáticas, com as implantadas em D. Pedro II e Roosevelt, elevando a 800 o número de ramais. Na Centro Oeste, com a instalação dos equipamentos "carrier" telefônico, entre Belo Horizonte e Divinópolis, Belo Horizonte-Lavras e Divinópolis-Lavras, 30% da canalização final prevista para esses trechos foram completados, tendo essa Divisão recebido, também, sete máquinas teleimpressoras.

Santa Maria e Pôrto Alegre, na Rio Grande do Sul, passaram a contar com novos serviços centrais telefônicos automáticos, de 50 linhas cada uma; nessas duas estações e em Cruz Alta, também foi iniciada a montagem de centrais telex.

Para interligar Ponta Grossa-Eng.º Bley-Curitiba-Banhado-Morretes-Paranaguá-Antonina, na Paraná-Santa Catarina, deu-se início aos serviços de montagem do sistema de rádio em VHF, sendo instaladas, ainda, 4 centrais de telex. Campos, na Leopoldina, também recebeu sua máquina teleimpressora.



Na Regional Centro, executam-se trabalhos de construção de novas linhas físicas de telecomunicações, entre Lavras e Barra Mansa, sendo concluídos 53 km; na Leopoldina, 7 km foram instalados; na Central, 209 km sofreram remodelações; na Regional Nordeste, 230 km foram remodelados e 40 km implantados, enquanto que, na Regional Sul, 100 km foram remodelados e 65 km implantados.

Completo-se a instalação de licenciamento, no trecho Gigante-Corumbá, na Noroeste, com parte dos 250 aparelhos de "staff" fabricados na Paraná-Santa Catarina, sendo destinados à Leste os restantes aparelhos.

oficinas e postos de revisão



Com a conclusão das oficinas de Edgard Werneck, na Nordeste, com 3.500 m² de área construída, e de São Francisco, na Leste, com 5.200 m², ambas devidamente aparelhadas, ampliou-se a capacidade de reparação das locomotivas diesel-elétricas e de sua racional manutenção.

Foram implementadas, também, as oficinas de Curitiba, Diretor Pestana, Praia Formosa, Mafra, Bicas e Otávio Lima e adquiridos novos equipamentos para os postos de revisão de vagões de Prudente, Manoel Feio, Bauru, Uruguai e Rio Grande.

A RFFSA, dessa forma, dá execução ao seu programa de manutenção e reparação de locomotivas e vagões, procurando assegurar o máximo aproveitamento do seu material de tração e rodante.

material de transporte

Com a incorporação de duas locomotivas diesel-elétricas, adquiridas à Cia. Vale do Rio Doce, e com a reintegração de 37 outras, após grandes serviços de reparação e modernização, sem contar as 60 máquinas submetidas a reparações de menor vulto, foi enriquecido o parque de tração.

Para atender à demanda crescente de transporte e à necessidade de substituição de material obsoleto, duas grandes encomendas de locomotivas foram colocadas: uma de 100 unidades GM, de 1.500 HP, de procedência espanhola, objeto de convênio com o Instituto Brasileiro de Café, e outra, de 80 locomotivas diesel-GE, de 1.050/950 HP, contratada com a indústria nacional.

O material rodante teve ampliada sua capacidade com a entrada, em operação, de 570 novos vagões-tanque, com 43.000 litros de capacidade, para atender ao escoamento da produção das Refinarias Alberto Pasqualini e Gabriel Passos; com os trabalhos de adaptação de 387 vagões fechados, destinados ao transporte de cereal a granel; com a transformação de 8 veículos em vagões isotérmicos, para carregamento de produtos frigorificados, e com a adaptação de cobertura móvel, em 38 vagões abertos, a fim de atender a produtos granulados; e fechamento, com papelão betuminoso, em 80 vagões gaiolas, para diversificar sua utilização.

Os vagões que sofreram restauração ultrapassaram a cifra dos 1.800, enquanto as baixas se mantiveram aquém da metade desse número.

Nas oficinas da Empresa foram construídos 25 carros de passageiros, em aço carbono, dotados dos mais modernos acessórios; e em tráfego entraram mais 14 carros de fabricação "BUDD", de aço inoxidável. Também se modernizaram totalmente cinco trens-unidades suburbanos (15 carros) e os serviços de manutenção de via contaram com cinco novos autos de linha e 15 carretas de reboque.

Visando à padronização total do sistema de freio em ar comprimido, mais 532 vagões, 21 carros e 39 locomotivas sofreram conversão.

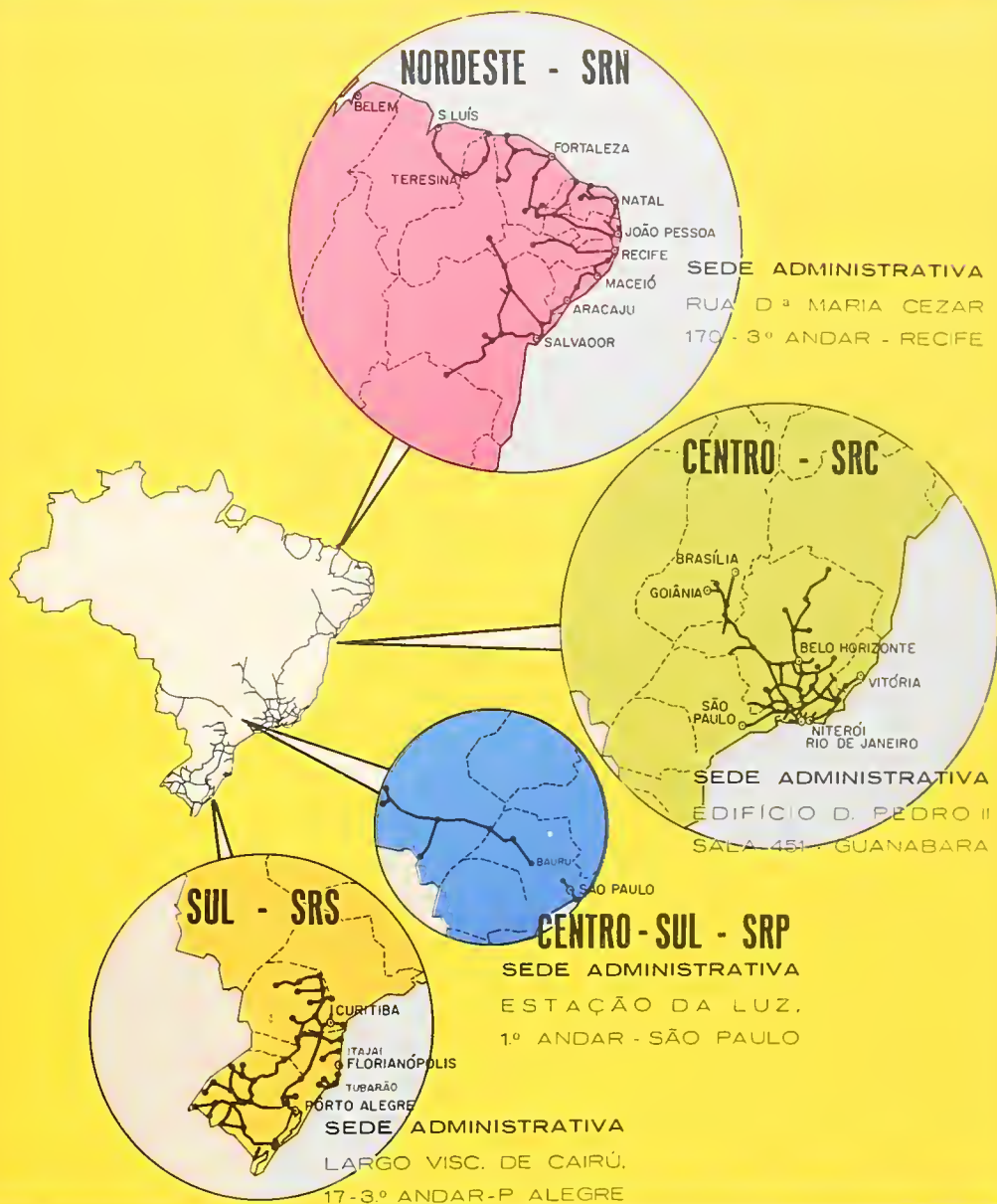
Com financiamentos concedidos pelo BNDE, foi colocada na indústria nacional uma encomenda de 425 vagões-graneleiro destinados ao transporte de cereais, de forma a aparelhar a RFFSA para melhor atendimento das crescentes safras do sul do país.

área
administrativa





reorganização administrativa



A implantação dos quatro grandes Sistemas Regionais, com o agrupamento das 13 Unidades de Operação, transformadas em Divisões, constituiu providência da maior significação para a vida administrativa da Empresa, representando a concretização de medida preconizada em sua lei institucional.

Através desses Sistemas Regionais, melhor e mais claramente se distinguem os níveis de direção dos de execução, liberando-se os órgãos de cúpula das rotinas meramente executivas e das tarefas de formalização de atos administrativos, a fim de que em suas atividades se concentrem os trabalhos de planejamento, supervisão e controle, visando ao estabelecimento de princípios, critérios, normas e programas, que hão de assegurar o crescente aperfeiçoamento do sistema e o melhor atendimento da demanda, tudo em perfeita consonância com o ritmo de desenvolvimento geral do país.

A instituição dos Sistemas Regionais, com a descentralização operacional e a centralização de atividades administrativas no âmbito regional, desenvolve-se de forma gradualística, com a devida cautela, para evitar solução de continuidade na exploração ferroviária.

Como medida preparatória para o estabelecimento das novas estruturas orgânicas, foram introduzidas, nas diversas Divisões, no início do exercício, substanciais alterações em quase todos os setores operacionais e administrativos, procurando-se imprimir a desejada padronização. Reestruturam-se as diversas classes dos respectivos quadros de pessoal, conseguindo-se maior redução do efetivo, ensejada pela aplicação progressiva dos processos mecanizados e eletrônicos no registro e apuração dos fatos contábeis, financeiros, estatísticos e de controle geral.

reformulação de métodos

Como medida decorrente da racionalização das atividades e alterações estruturais, iniciou-se a implantação dos Planos de Remodelação e de Mecanização da Via, que já começaram a surtir bons resultados, inclusive de ordem econômica.

A Société Française d'Études et Realisations Ferroviaires — SOFRERAIL — por outro lado, também deu início aos seus trabalhos de assessoria, com a participação da equipe técnica da RFFSA, visando à introdução de novos e importantes aperfeiçoamentos nos processos administrativos e operacionais, e o consequente aumento dos transportes, bem como a redução dos custos. Para os setores de Transporte, Via Permanente, Contabilidade e Finanças, Tarifas, Comercial, Estatística e Processamento de Dados, foram preparados levantamentos e elaborados planos de ação a serem postos em prática no exercício próximo seguinte.

patrimônio

Com o propósito de atualizar o ativo da Empresa, tiveram ini-

cio os trabalhos de levantamento e arrolamento dos seus bens patrimoniais, que situarão com realidade a Rede no cenário econômico nacional, regularizando-se, ao mesmo tempo, a situação de grande número de imóveis que integram esse considerável acervo.

convênios e participações

Convênio foi assinado com a Prefeitura Municipal de Curitiba, para regular a construção da estação rododiferroviária naquela capital; outro foi celebrado com a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos — EBCT — para melhor disciplinar o transporte de malas postais, mediante aplicação de novas tarifas.

No âmbito internacional, prestou a RFFSA seu decidido concurso às iniciativas conducentes à breve interligação da trama ferroviária americana e ao aprimoramento técnico de normas e métodos de serviço. Nesse campo, é de destacar a participação da Empresa na organização e realização, no Brasil, da V Assembleia Geral da Associação Latino Americana de Ferrocarriles — ALAF, assim como permanentes contatos com as comissões internacionais de planejamento, em colaboração mútua com destacados representantes das diversas ferrovias do Continente.

Fêz-se representar a Empresa, ainda, no Grupo de Trabalho organizado no Ministério das Relações Exteriores, com o objetivo de rever o Convênio sobre Transporte Internacional Terrestre e seus anexos, colaborando na formulação de diretrizes para a posição do Brasil na próxima reunião de consultas com os demais países signatários, isto é, com a Argentina, Uruguai, Chile e Paraguai.

Inúmeros entendimentos foram mantidos com missões do Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento, que vêm acompanhando e analisando a evolução positiva dos resultados de gestão da RFFSA, com vistas à concessão de futuros financiamentos.

material

Medidas de profundidade, tais como as de especificação e codificação de materiais, continuaram sendo desenvolvidas.

A implantação do controle de movimentação físico-financeira do material, através de equipamentos de processamento de dados, possibilitou o equilíbrio dos índices de estoque, assegurando à Empresa maiores economias.

Em decorrência das medidas adotadas para a normalização

dos serviços de suprimento e aceleração da rotina de compras, conseguiu-se reduzir os prazos de recebimento e aplicação dos materiais e de processamento das respectivas contas.

A preocupação com a qualidade do material adquirido impôs aos serviços de aquisição a adoção de um programa de compras do qual resultou mínima imobilização de capital, sem acréscimos no percentual de aquisições urgentes, cuja taxa se manteve inferior a 5% do seu valor total.

A venda de sucata foi acelerada e obteve-se arrecadação mensal de um milhão de cruzeiros novos, valor correspondente ao dôbro do produto médio verificado no ano anterior. A média mensal dos dispêndios com aquisição de material atingiu a significativa soma de NCr\$ 20 milhões.

área
de pessoal



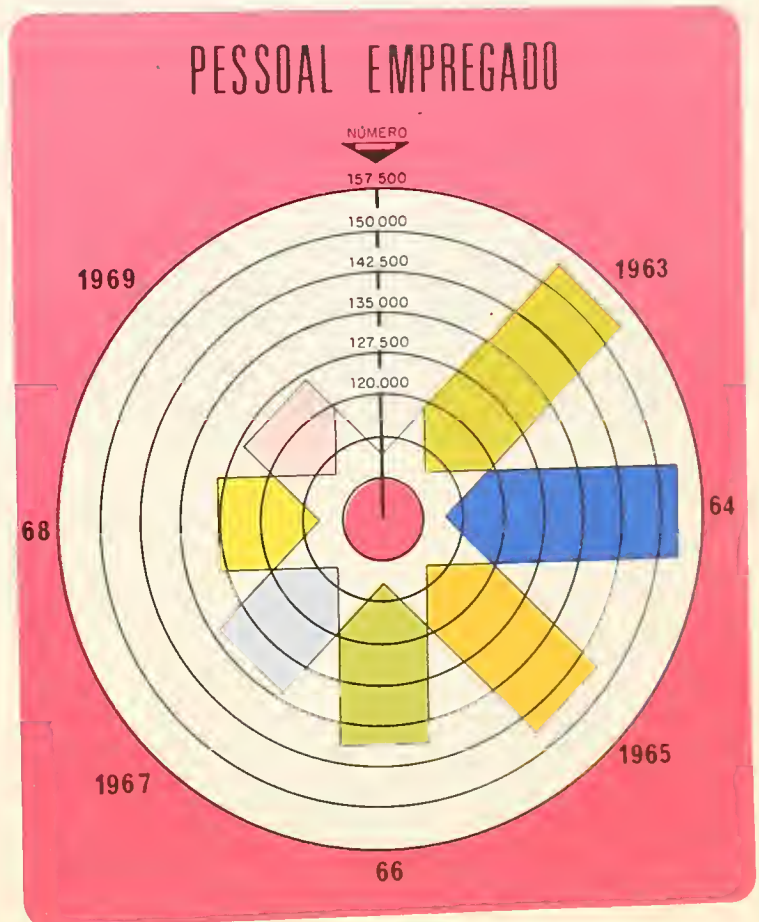
efetivo

Na área de pessoal, manteve a Empresa a política de redução dos seus quadros, conseguindo passar para 126.196 o número de servidores, o que representa diminuição de 18% sobre a lotação existente em 1963 e de 4% sobre a meta inicial de 131.000 empregados, fixada para o Quadro Industrial e aprovada pelo Ministério dos Transportes.

A produtividade, calculada com base no número de toneladas-quilômetro de carga por empregado, foi superior em 12% ao índice obtido no exercício de 1968.

Dos 126.196 ferroviários, 83.231 (66%) são ainda servidores da União cedidos à Empresa e 42.965 (34%) empregados trabalhadores.

A evolução do efetivo de pessoal é demonstrada a seguir:



A despesa com pessoal cresceu, apenas, de 17% em relação ao exercício anterior, atingindo a NCr\$ 685,9 milhões, o que representa 63% sobre a despesa total da Empresa. Computados, ainda, outros encargos sociais lançados à conta de despesas diversas, a despesa com pessoal passa a ser de NCr\$ 755,1 milhões, ou seja, 69% da despesa total, significando outro expressivo resultado, pôsto que, pela vez primeira, tal taxa fica aquém dos 70%.

regularização das promoções

Desde 1960 não se realizavam as promoções previstas nos Planos de Classificação de Cargos para o pessoal regido pela Consolidação das Leis do Trabalho. Normalizada a concessão no exercício anterior, durante o ano de 1969 foi proporcionado a êsse pessoal melhoria de um ou dois níveis em função de antiguidade, respeitadas as faixas salariais vigentes à época. Para tal fim, entrou a Rêde em entendimentos com as entidades sindicais de sua área, as quais, ou deram, assistência direta a seus sócios, nos acordos individuais que faziam com a Empresa, ou os firmaram elas próprias, em acordos coletivos.

quadro dos servidores cedidos

Os servidores públicos da União cedidos à Rêde, embora integrados nos quadros da empresa em função de sua antiguidade e merecimento, terão resguardados os critérios de enquadramento a que faziam jus como servidores federais. Os problemas relacionados com êsse enquadramento, que se processa há 10 anos, encontraram solução por proposta da Rêde, no Decreto-Lei n.º 817, de 05-09-69. Na conformidade das normas traçadas por êsse diploma legal, foram concluídos e encaminhados todos os enquadramentos ao Ministério dos Transportes, havendo-se, ainda, procedido ao exame das pretensões formuladas.

desenvolvimento e formação do pessoal

Participaram de seminários e cursos de treinamento 15.583 empregados, que correspondem ao expressivo índice de 12% sobre o efetivo total da Empresa, enquanto em suas escolas profissionais, 3.277 aprendizes foram matriculados. O dispêndio anual com a manutenção de tais escolas e cursos atingiu a cifra de NCr\$ 11 milhões, a demonstrar o extremo cuidado da Empresa em realizar a política de aprimoramento de seus quadros funcionais.

política de bem-estar

Continuou a merecer tóda a atenção da Empresa, no exercício de 1969, a política de bem-estar social desenvolvida sob a responsabilidade dos órgãos de assistência ao ferroviário.

Os resultados foram compensadores, podendo-se evidenciar progressiva melhoria nos índices de assiduidade e produtividade. Outro resultado foi a redução do número de acidentes do trabalho e das taxas de absenteísmo. Aham-se em adiantada fase de estudo convênios com o INPS para assistência médica aos acidentados no serviço e para o adiantamento, pela Empresa, de benefícios que são de responsabilidade daquele Instituto. No campo da subsistência, prosseguem os auxílios técnicos e financeiros concedidos às cooperativas de consumo geridas por funcionários e os subsídios a restaurantes e cantinas. Na área do ensino, além das vultosas somas correspondentes ao pagamento do salário-educação, é mantido, por meio de custeio direto ou de subvenções e bolsas de estudo, o ensino dos níveis primário, médio e de qualificação profissional a, aproximadamente, 30.000 filhos de ferroviários.



área
financeira



situação patrimonial

O valor do ativo e passivo, em 31-12-69, subiu a NCr\$ 3.206 milhões, reforçando-se a situação patrimonial com uma variação, para mais de NCr\$ 676 milhões.

Tal ascensão positiva deve-se, principalmente, aos investimentos em equipamento e instalações e, também, às inversões em subsidiárias e participações em outras Empresas, bem como ao crescimento do ativo realizável.

O passivo exigível sofreu uma variação líquida de NCr\$ 210 milhões, ou seja, 32%, devida, em sua maior parte, a débitos externos liquidados pelo Tesouro Nacional e a novos empréstimos internos e externos.

capital social

Consoante deliberação da Assembléia Geral Extraordinária de dezembro de 1969, o capital social da Empresa foi aumentado para NCr\$ 758.024.797,00, na forma da disposição legal, com a aplicação, em investimentos, da quota-parte do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes, do exercício de 1968, no importe de NCr\$ 126 milhões, o que representa acréscimo de 20% sobre o capital anterior.

Com o aumento verificado, o capital da RFFSA, integralizado em ações nominativas, de valor nominal de NCr\$ 1,00, passou a ter a seguinte distribuição:

União Federal	— 77%	— 581.586.583	ações ordinárias
Estados	— 19%	— 141.152.120	ações preferenciais
Municípios	— 4%	— 35.286.094	ações preferenciais

fundos diversos

Foram levados à conta de "Fundos Diversos", durante o exercício de 1969, recursos provenientes de várias fontes, apresentando-se, em 31-12-69, a seguinte posição:

a) — para aumento de capital:	
Quota-parte do Imposto Único	177,705
b) — para Fundo do Convênio RFFSA-SENAI	1,685

c) — para outros fins:	
Fundo para Renovação de Oleoduto	5,150
Fundo para Expansão de Oleoduto	5,150
Fundo Nacional de Investimento Ferroviário	37,891
Fundo de Garantia de Tempo de Serviço	29,442
Fundo de Assistência ao Ferroviário	5,037
Fundo de Sucata, para Investimentos	8,557
Outros Fundos	3,880

NCR\$ milhões 274,497

Relativamente ao exercício anterior, apresentou a conta de Fundos Diversos uma variação, para mais, de NCR\$ 80 milhões, ou seja, de 41%.

financiamentos

No exercício de 1969, obteve a RFFSA os seguintes novos financiamentos externos:

a) para aquisição de locomotivas	
Material y Construcciones S/A	US\$ 25,565,105.95
Morgan Guaranty Trust Co. of New York	US\$ 14,062,000.00
Export-Import Bank of the United States	US\$ 5,938,000.00
	US\$ 45,565,105.95
b) para prestação de serviços técnicos	
Société Française d'Études et Realisations Ferroviaires — SOFERAIL	FF 4.194.637,35

Com referência a financiamentos internos, a RFFSA obteve, ainda, os seguintes empréstimos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico:

a) para retificação da linha Lins-Araçatuba	13,900
b) para construção da segunda linha de claros do oleoduto da Santos a Jundiá	5,700
c) para mudança do sistema de tração na Serra, na Santos a Jundiá	19,400
d) para execução de diversos projetos na Central	26,000
e) para aquisição de 600 vagões-tanque	31,000

NCR\$ milhões 96,000

A conta dos novos financiamentos para aquisições e obras, foram recebidos, no exercício, os seguintes recursos:

Morgan Guaranty Trust Co. of New York US\$ milhões 10,5

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico

NCr\$ milhões 44,4

Os compromissos de financiamentos externos, atendidos no exercício, foram de US\$ 26,311,581.64, CAN 341.040,00 e FF 419.463,78, dos quais US\$ 24,593,204.52 foram pagos pelo Tesouro Nacional, através do Banco do Brasil S.A.

O saldo dos financiamentos externos, a serem liquidados nos futuros exercícios, passou a ser de US\$ 147.230.979.06, CAN 929.334,40 e FF 3.775.173,57.

Com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico foram liquidados compromissos no montante de NCr\$ 14.567.216,32, passando o saldo devedor a ser de NCr\$ 54.197.651,48, dos quais NCr\$ 9.797.651,48 para a consolidação de débitos anteriores.

execução financeira

As realizações financeiras da Empresa tiveram a dinamização necessária para atender à liquidação dos compromissos do exercício bem como aos encargos residuais dos exercícios anteriores.

A movimentação financeira da Administração Geral se elevou a NCr\$ 939.265.600,39, com recursos oriundos de transferências do Tesouro (61%), quota-parte do Imposto Único (19%), financiamento (10%), cobranças (8%) e outros (2%). Sua aplicação foi feita na proporção de 88% para suprimentos diversos às Estradas e 2% para despesas com a Administração Geral, sendo o restante despendido em aquisições centralizadas, amortização de financiamentos e outros encargos, com uma disponibilidade, ainda, de NCr\$ 4.310.469,40 para 1970.

investimentos

As inversões de capital, no montante de NCr\$ 209,780 milhões, superior, em 53%, às do exercício anterior, foram aplicadas nos seguintes setores orçamentários:

— Material rodante e de tração	61,025
— Trens elétricos	3,083
— Equipamentos de carga e socorro	0,269
— Armazéns e estações	2,581
— Eletrificação e sinalização	12,018

— Comunicação e licenciamento	3,499
— Pátios, desvios e terminais	2,834
— Via permanente	55,586
— Variantes	27,151
— Pontes, túneis e cortes	6,136
— Oficinas, depósitos e postos	5,331
— Investimentos diversos	17,989
— Oleoduto	12,274

NCR\$ milhões 209,780

resultados de gestão

Os resultados gestoriais são expressos pelos seguintes valores:

NCR\$ milhões			
CONTA	RECEITA	DESPESA	SALDO
Exercício Ferroviário	525,372	961,994	436,622
Independente do			
Exercício Ferroviário	139,216	130,472	8,744
	664,588	1.092,466	427,878
Gestão			

Em relação ao exercício anterior, esses resultados traduzem acréscimo de 16,36% na receita, de 18,58% na despesa e de 22,22% no deficit.

Cumpra observar que a receita de gestão foi afetada pelos novos critérios de normalização contábil, adotados em 1969, onde se incluem os ressarcimentos dos encargos impostos pela União. Com efeito, enquanto a normalização contábil, em 1968, proporcionou NCR\$ 131,878 milhões, ou 30% a mais na receita aparente, em 1969 produziu ela, apenas, um acréscimo de NCR\$ 105,698 milhões, isto é, a receita realizada foi acrescida tão-somente de 19%.

O conseqüente decréscimo de 14%, ocorrido na receita independente do exercício ferroviário, impediu que a de gestão acompanhasse a expressiva variação positiva de 29%, obtida no exercício ferroviário.

Excluídos os efeitos da normalização contábil, os resultados de gestão passariam a ser os seguintes, comparados com os do exercício anterior:

NCr\$ milhões			
	1968	1969	VARIAÇÃO
Receita aparente	439,271	558,880	+ 27%
Despesa aparente	921,252	1.092,466	+ 19%
Deficit aparente	481,981	533,586	+ 11%

A exemplo do exercício de 1968, continuaram apresentando superavit de gestão as Divisões Santos a Jundiá e Dona Teresa Cristina, a primeira com NCr\$ 7,4 milhões e a segunda com NCr\$ 4,4 milhões.

lucros e perdas

O incremento das receitas operacionais e a maior e mais estreita colaboração dos órgãos governamentais, no estabelecimento de fluxo adequado de suprimentos, proporcionaram à Empresa condições que lhe permitiram atender, com regularidade, seus compromissos de funcionamento e, ainda, sanear totalmente suas dívidas, após absorver o prejuízo residual dos exercícios anteriores.

Dessa forma, a demonstração da conta de "Lucros e Perdas", em 1969, pôde ser encerrada com um saldo credor de NCr\$ 12.119.986,95.

resultados comparados

A evolução positiva dos resultados de gestão pode ser apreciada através dos quadros a seguir:

NCr\$ milhões				
EXERCÍCIO	RECEITA	DESPESA	DEFICIT	COEFICIENTE DE EXPLORAÇÃO
1963	59,8	206,2	146,4	3,45
1964	108,1	349,5	241,4	3,23
1965	211,0	496,1	285,1	2,35
1966	290,6	621,5	330,9	2,14
1967	362,9	798,5	435,6	2,20
1968	439,3	921,2	481,9	2,10
1969	558,9	1.092,5	533,6	1,95
1968*	571,2	921,2	350,0	1,61
1969*	664,6	1.092,5	427,9	1,66

* Com normalização.

NCr\$ milhões			
EXERCÍCIO	DEFICIT		
	NOMINAL	INFLACIONADO	EVOLUÇÃO REAL
1963	146,4	1.161,5	100
1964	241,4	1.005,4	87
1965	285,1	757,1	65
1966	330,9	637,2	55
1967	435,6	653,4	56
1968	481,9	581,9	50
1969	533,6	533,6	46
1968*	350,0	422,6	36
1969*	427,9	427,9	36

* Com normalização.

A participação percentual das Regionais e Divisões nos resultados de gestão da Empresa foi a seguinte:

SISTEMA REGIONAL	RECEITA		DESPESA		DEFICIT	
Regional Nordeste						
1. ^a Div.						
Maranhão-Piauí	0,4		1,1		2,3	
2. ^a Div.						
Cearense	1,9		2,8		4,1	
3. ^a Div.						
Nordeste	3,8		6,9		11,7	
4. ^a Div.						
Leste	2,9	9,0%	4,9	15,7%	7,9	26,0%
Regional Centro						
5. ^a Div.						
Centro Oeste	7,3		9,2		12,1	
6. ^a Div.						
Central	35,5		32,7		28,3	
7. ^a Div.						
Leopoldina	6,3	49,1%	10,6	52,5%	17,4	57,8%
Regional Centro Sul						
9. ^a Div.						
Santos a Jundiá	13,8		7,7		-1,7	
10. ^a Div.						
Noroeste	6,0	19,8%	5,3	13,0%	4,1	2,4%
Regional Sul						
11. ^a Div.						
Paraná-Sta. Catarina	9,6		8,5		6,8	
12. ^a Div.						
D. Teresa Cristina	2,4		1,0		-1,0	
13. ^a Div.						
Rio Grande do Sul	9,4	21,4%	7,8	17,3%	5,2	11,0%
Administração Geral						
Outros		0,7%		1,5%		2,8%
RFFSA		100,0%		100,0%		100,0%

É de se destacar que, independentemente da normalização contábil, o coeficiente de exploração de 1,95 se constitui no melhor resultado até agora alcançado pela Empresa.

Por sua vez, o deficit aparente, em moeda constante, que acusou redução de 8% sobre o resultado de 1968, foi contido num nível 54% inferior ao apresentado em 1963.

O deficit contabilizado se manteve, em moeda constante, praticamente idêntico ao do exercício anterior, apesar da depuração processada nas receitas de normalização, graças à contenção da despesa, que decresceu 3%, quando a operação ferroviária crescia de forma expressiva.

A subvenção do Tesouro para cobertura do deficit de gestão foi de NCr\$ 439,7 milhões, o que significou uma participação de 40% na despesa da Empresa.

subsidiárias



rêde federal de armazéns gerais ferroviários s.a.-AGEF

A AGEF, em 1969, operou 82 armazéns com 160.000 m², depositando e despachando 352.921 toneladas de produtos agrícolas e industrializados.

Tradicionalmente armazenava essa subsidiária mais mercadorias despachadas, na expectativa do transporte ferroviário, do que produtos simplesmente depositados. Em decorrência da ampliação e melhor aproveitamento da grande rêde armazenadora do IBC, vêm decaindo anualmente os despachos de café, restando poucas possibilidades à AGEF nesse campo, que chegou a ser responsável por mais de 80% do seu armazenamento total.



Graças a um modesto plano de investimento e à ação de seus agentes comerciais, logrou a Empresa, no entanto, impulsionar suas atividades, e receber maiores quantidades de produtos sob o regime de armazéns gerais, compensando, por essa forma, as restrições derivadas da nova sistemática adotada por sua clientela habitual, representada pelo IBC e outros órgãos governamentais.



Assim, aumentos de armazenagens, a partir de 1967, vêm-se verificando de modo progressivo, conseguindo a AGEF, em 1969, armazenar mais do que despachar, equivalendo o número de volumes depositados a 2,5 vezes o de despachados.

Com os equipamentos adquiridos, melhor articulação se fez com os serviços de transporte ferroviário de produtos a granel, visando à mais perfeita integração do complexo transporte-armazenamento, e a AGEF pôde, inclusive, colaborar de forma eficiente com a Comissão de Trigo Nacional, no armazenamento e escoamento da safra deste cereal.

Por outro lado, como distribuidora de derivados de petróleo às Divisões da Superintendência Regional Centro, assegurou a AGEF a entrega de cerca de 130 milhões de litros de óleo diesel, 27 milhões de quilos de óleo combustível, 2.258 milhões de litros de gasolina e 104 mil litros de querosene e, ao encerrar-se o exer-

cicio, mantinha um estoque de segurança superior ao consumo médio mensal.

A receita geral da AGEF, em 1969, elevou-se a NCr\$ 4.738.631,54, enquanto a despesa foi de NCr\$ 3.925.795,95. Manteve, pois, essa subsidiária, suas tradições de empresa superavitária, com um resultado equivalente a 15,39% de seu capital social.

urbanizadora ferroviária

Tendo como atividade predominante dar solução ao problema do aproveitamento dos imóveis da RFFSA, que deixaram de oferecer utilidade para os serviços ferroviários, seja dinamizando o potencial econômico desses imóveis, seja dando-lhes outra destinação, quando situados em regiões de fraco poder aquisitivo, cumpriu essa subsidiária, satisfatoriamente, no exercício de 1969, mais uma etapa, completando um septênio de realizações.

No âmbito de suas atividades, é de se destacar o esforço desenvolvido para ultimar a construção dos edifícios e obras de urbanização do Conjunto Residencial de Engenho de Dentro, superando dificuldades técnicas e financeiras. Em 1969, efetuou a entrega de mais 636 unidades habitacionais desse conjunto e deu prosseguimento às obras das restantes 39 casas, cuja conclusão está prevista para o início de 1970, e aos trabalhos de urbanização.

Aplicando critérios racionais na utilização de seus créditos vinculados ao empreendimento, celebrou a Urbanizadora 1.250 novos contratos, em apenas 18 dias, através dos quais se resguardaram as conveniências dos ferroviários e as da RFFSA.

As obras complementares de decoração e manutenção do Edifício Sede da RFFSA, das quais a Urbanizadora foi encarregada, também foram intensificadas.

As alienações, precedidas de trabalhos para caracterização de áreas e benfeitorias, registros e estudos econômicos, envolveram 696 unidades imobiliárias, vendidas por NCr\$ 7.560.179,69, números esses superiores aos atingidos até agora pela Empresa. Outros 46 imóveis, com área total de 28 milhões de metros quadrados, avaliados em NCr\$ 3.675.350,00, foram regularizados para pronta comercialização.

A receita geral da Urbanizadora, no exercício, foi NCr\$ 1.142.410,37, enquanto a despesa total somou NCr\$ 864.689,59, donde um lucro líquido de NCr\$ 256.708,19, já deduzidos os valores dos dividendos e do Fundo de Reserva. O resultado operacional correspondeu a 138% do capital social.

principais resultados estatísticos

ESPECIFICAÇÃO	UNID.	1967	1968	1969
Extensão das linhas	km	25.116	24.864	(1) 25.313
De bitola de 0,76m	km	246	202	202
De bitola de 1,00m	km	23.116	22.908	(1) 23.411
De bitola de 1,60m	km	1.754	1.754	1.700
Dais quais, eletrificadas	km	1.187	1.251	1.251
Locomotivas em tráfego (2)	um	1.483	1.441	1.330
Vapor	um	567	456	355
Diesel	um	851	919	909
Elétricas	um	65	66	66
Carros em tráfego (2)	um	3.016	2.865	2.908
Passageiros	um	2.073	1.975	2.021
Dormitórios	um	175	180	169
Restaurantes	um	125	116	113
Correios e bagagens	um	357	317	331
Outros	um	286	277	274
Vagões em tráfego (2)	um	31.553	31.699	31.882
Abertos	um	9.005	8.779	8.407
Fechados	um	14.230	14.435	14.247
Pranchas	um	4.047	3.906	3.836
Gaiolas	um	1.998	2.070	2.105
Outros	um	2.273	2.509	3.287

ESPECIFICAÇÃO	UNID.	1967	1968	1969
Toneladas				
quilômetro úteis				
Serviço Ferroviário	milhar	9.850.888	10.858.715	12.003.108
Bagagens e encomendas	milhar	9.481.923	10.463.445	11.569.849
Animais	milhar	36.187	26.269	20.998
Mercadorias	milhar	244.067	233.062	210.585
Oleoduto	milhar	9.201.669	10.204.114	11.338.266
Serviço Rodoviário	milhar	357.515	386.623	427.242
		11.450	8.647	6.017
Toneladas				
quilômetro brutas				
Unidade de tráfego (3)	milhar	28.079.933	29.747.118	30.819.646
Com subúrbio	milhão	19.163	20.457	21.067
Sem subúrbio	milhão	12.505	13.575	14.466
Densidade média				
de tráfego				
Total (4)	milhar	406	451	486
Carga Geral (5)	milhar	378	419	457
Produtividade do				
Material Rodante				
e de Tração				
Unidade Motriz (6)	milhão	10,6	11,7	12,8
Carros (7)	milhão	3,8	4,0	3,8
Vagões (8)	milhar	300,5	330,1	362,9
Pessoal				
empregado (9)	um	133.384	128.269	126.196

(1) Inclusive os trechos Teresina-Altos, Pires do Rio-Brasília e Montenegro-Lages. — (2) Valores médios anuais. — (3) Toneladas quilômetro úteis de carga + passageiros quilômetro. — (4) Toneladas quilômetro úteis por quilômetro de linha, inclusive passageiros convertidos a 70 e 90 quilogramas, no tráfego de subúrbio e interior, respectivamente. — (5) Toneladas quilômetro úteis por quilômetro de linha — (6) Milhões de unidades de tráfego por unidade motr. — (7) Passageiros quilômetro por carro. — (8) Toneladas quilômetro úteis de carga por vagão. — (9) Inclusive Administração Geral.

pareceres



O CONSELHO FISCAL DA RÊDE FÉRROVIARIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA, no uso de 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 1969, manifesta-se pela aprovação da referida matéria, nos termos da deliberação tomada em sua 137.^a Reunião Ordinária, realizada em 13 de março de 1970.

Rio de Janeiro, 13 de março de 1970.

ANTÔNIO SANTOS DE OLIVEIRA
Presidente
ARY FRANCISCO RODRIGUES
MANOEL FRANCISCO CANCELLA

conselho consultivo

Mais uma vez honrados com a designação de Relator pelos meus companheiros do Conselho Consultivo, vimos, no cumprimento de dispositivos regimentais, prestar contas da missão de analisar o Relatório da Diretoria, Balanço e Conta de Lucros e Perdas da Rede Ferroviária Federal S. A. referentes ao exercício de 1960.

AREA ADMINISTRATIVA

Seja-nos lícito consignar o fato auspicioso ocorrido com a Diretoria da Empresa, que continuou a pautar seus atos, com base na experiência da própria conduta, de modo a oferecer melhores índices de aproveitamento e de estímulo à prática de medidas válidas para melhoria do sistema ferroviário brasileiro.

Prosseguindo nossas diretrizes, promoveu a implantação dos quatro grandes Sistemas Regionais, com agrupamento das 13 Unidades de Operação, proporcionando a racionalização dos serviços e simplificação dos processos administrativos, bem como liberando os órgãos de cúpula das rotinas meramente executivas e das tarefas de simples formalização de atos administrativos.

PATRIMÔNIO — Constituíram preocupação especial o levantamento e arrolamento dos bens patrimoniais do seu numeroso e incalculável acervo, o que representa o conhecimento dos respectivos valores e utilidades para a Empresa.

CONVÊNIO E PARTICIPAÇÃO — Entre os convênios e participações, merecem destaque os que se verificaram com a Prefeitura Municipal de Curitiba para construção da estação Rodoferroviária naquela Capital; outro, com a Empresa Brasileira de Correios e Telegráfos — EBCT —, para regularizar o transporte de malas postais, com aplicação de novas tarifas, velha aspiração da RFFSA. Com a participação no aumento de capital de Transportes Especializados de Automóveis — TRANSAUTO — ingressou a RFFSA no mercado de carros novos, estabelecendo um serviço conjugado rodoferroviário nesse setor de atividade.

REUNIÕES INTERNACIONAIS — No âmbito internacional, a RFFSA participou da 5.^a Assembléia Geral Ordinária da "Asociación Latino-Americana de Ferrocarriles" — ALAF, aproveitando a oportunidade para conhecer novas técnicas e divulgar nossas experiências para o bem comum.

Esses certames vêm-se realizando com êxito apreciável em diversos países, com a participação efetiva de técnicos da RFFSA, que muito têm contribuído para elevar o nome do Brasil.

AREA COMERCIAL

É fácil compreender que o equilíbrio do complexo operacional, que é a Rede Ferroviária Federal S. A., decorre da harmonia integrada de toda a sua equipe que tem em cada executor um elemento decisivo.

Prosseguindo nas providências para o fim de compensar a natural elevação dos custos, foram majoradas de 25% as tarifas gerais de mercadorias, muito embora, após apurados estudos, mais de cinquenta tarifas especiais fóssem ajustadas, além de cerca de duas centenas de ajustes e contratos de transportes de produtos diversos.

Continuando programação anterior, foram fechadas 16 estações, transformadas em paradas ou estribos 46 e suspenso o tráfego em 150 km de linha.

Baseado em estudos econômicos, foi ampliada a rede com a entrada em operação das seguintes novas linhas: Teresina-Altos com 42 km na Regional Nordeste; Coroados-Guatambu com 15 km, na Regional Centro-Sul e Santo Ângelo-Serro Largo, com 58 km, na Regional Sul e, em caráter experimental, os de Monte Negro — Roca Sales, com 74 km, Roca Sales-Lajes, com 302 km e Engenheiro Bley-Ponta Grossa, com 83 km, todos na Regional Sul.

Temos ainda a satisfação de anunciar os trabalhos no sentido da organização de um plano de implantação dos serviços de "Containers" até Belo Horizonte, com vistas a Rio-São Paulo, que, de 1968 a 1969, aumentou em 19%. TRANSPORTES — Menciona o Relatório como resultado excepcional a movimentação de carga, em 1969, atingindo a volume de 42 milhões de toneladas úteis, com trabalho de 12 bilhões de toneladas-kms, produção esta que ultrapassa a maior até agora atingida.

Sobre o transporte de carga efetuado no ano anterior, houve um incremento de 11%.

O minério de ferro teve um incremento de 17% sobre o volume anterior, destacando-se como principal mercadoria transportada pela RFFSA no período que analisamos.

A 6.^a Divisão — Central movimentou 6,2 milhões de toneladas de minério, fato inédito em toda a vida da ferrovia e, em apenas um mês do ano, transportou 575.200 toneladas, batendo um outro recorde, e, finalmente, um terceiro foi ter alcançado a exportação de 3.555.000 de toneladas no ano através do Porto do Rio de Janeiro, ou seja um incremento de 25% no transporte do minério nesse setor.

Ao minério, seguiram-se o cimento, com 31% de acréscimo, os derivados do petróleo, com 44% e o trigo-em-grão com 54%, índices que categorizam o esforço inteligente desenvolvido pela Administração.

Durante o ano de 1969, a RFFSA atingiu a um volume de mais de 1 bilhão de toneladas-kms sobre o exercício anterior. A principal contribuinte foi a 6.^a Divisão — Central com 70% e a 13.^a Divisão — Rio Grande do Sul, em segundo lugar, com 16%.

Merece ainda destaque a atuação no setor do trigo nacional, face à produção de mais de 1 milhão de toneladas, bem como o transporte de aproximadamente 50% do cereal adquirido na Argentina.

ÁREA INDUSTRIAL

VIA PERMANENTE — Teve ordem prioritária a via permanente na execução dos trabalhos, segundo PLANO QUÍQUENAL de Remodelação, que programou cobrir 27% da extensão total das linhas; 800 kms foram remodelados e em 1002 kms foram substituídos os trilhos, o que representa acréscimo de 14% a 200%, respectivamente, em relação ao plano anterior levado a efeito em 1968.

Nos serviços de conservação e renovação da via, 3.200.000 dormentes foram aplicados, sendo que, um terço desse total, procedeu das doze usinas de imunização pertencentes à Empresa.

Procedeu-se, ainda, à soldagem de 443 km de trilhos, elevando-se a 5 o número de instalações de soldagem elétrica.

As preocupações de melhoria dos métodos de estímulo à responsabilidade dos executores dos trabalhos relacionados com a via permanente, entre outros benefícios, proporcionaram uma redução de 7% no número de acidentes de tráfego devidos à linha.

São em número de quatro os serviços de aperfeiçoamentos de traçados realizados em 19 km, constantes do Relatório.

Além desses, realiza, ainda, a RFFSA reformas com financiamento do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico — BNDE —, destacando-se, dentre elas, a mudança do sistema de tração da Serra SANTOS-JUNDIAÍ, obra projetada em duas etapas, cuja conclusão da primeira permitirá duplicar a tonelagem bruta anual.

Um grande número de empreendimentos seguiu seu ritmo regular, enquanto uns se ultimaram, outros foram iniciados no decorrer de 1969 — enumerando o Relatório onze dessas obras.

ELETRIFICAÇÃO E SINALIZAÇÃO — Para atender o plano federal de unificação em 60 HZ, foram tomadas as providências de ordem técnica reclamadas. Nas duas novas linhas de bitola larga, entre Penha Circular e Duque de Caxias, nos subúrbios do grande Rio, deu-se início aos trabalhos de eletrificação. Ditos trabalhos, pela grande importância e elevado custo, tiveram o financiamento do BNDE.

COMUNICAÇÕES — Registra, também sensíveis benefícios dos serviços de comunicação, através da fonia teletipo em toda a RFFSA e início de montagem de

grande número de centros telefônicos.

OFICINAS E POSTOS DE REVISÃO — Com as ampliações da capacidade das oficinas, verificadas em Edgard Werneck, na Nordeste, de 3.500 m² de área construída, e a de São Francisco, na Leste, de 5.200 m² ambas ficaram igualmente aparelhadas para proporcionar pronta reparação das locomotivas diesel-elétricas, bem como sua racional manutenção.

Pela importância dada a esse setor, foram dinamizados os serviços de todas as oficinas e adquiridos novos equipamentos para os diversos postos de serviços.

MATERIAL DE TRANSPORTES — Durante o ano de 1969 teve a RFFSA incorporado em seu parque de tração duas locomotivas diesel-elétricas, e 37 outras, após grandes serviços de reparação e modernização, sem considerar as 60 unidades beneficiadas com reparos menores.

Ainda, no propósito de atender à demanda crescente de transporte e à carência de substituição de materiais obsoletos, realizou duas operações. Uma de cem unidades GM de 1.500 HP, de procedência espanhola, e outra de 80 locomotivas diesel-GE, de 1050/950 HP, contratada com a indústria nacional.

O material rodante teve igualmente ampliada sua capacidade, com a entrada em operação de 570 novos vagões — tanques, com 43.000 mil litros; com os trabalhos de adaptação de 387 vagões fechados destinados ao transporte de cereais a granel; de 8 veículos em vagões isotérmicos, além de 38 vagões abertos para produtos granulados; fechamento em papelão betuminoso, em 80 vagões gaiolas, somando a 1.800 o número dos que sofreram restauração, enquanto as baixas se mantiveram aquém da metade desse número.

Foram construídos nas oficinas da Empresa 25 carros de passageiros em aço carbono, dotados dos mais modernos acessórios, e entraram em tráfego mais 14 carros de fabricação "BUDD", em aço inoxidável, 5 trens unidades suburbanas (15 carros) totalmente modernizados, e os serviços de manutenção da Via passaram a contar com 5 novos autos de linha e 15 carretas de reboque.

Com o financiamento do BNDE, foi colocada na indústria nacional uma encomenda de 425 vagões graneleiros destinados aos transportes de cereais, para melhor atender a demanda durante as safras do Sul do País.

ÁREA DE PESSOAL

Na área de pessoal continuou a Empresa a política de redução de seus quadros, somando neste balanço 126.196, ou seja 18% menos sobre os existentes em 1963, embora reduzida a diferença em relação a 1968 que era de 126.269;

A rubrica de pessoal cresceu de 17% em relação ao exercício anterior, representando 63% da despesa total da Empresa, e, se computado os encargos sociais, elevou-se a 69%, o que é julgado satisfatório, uma vez que, pela primeira vez, o percentual em causa é inferior a 70%.

A produtividade, calculada sobre o número de toneladas km de carga por empregado, foi superior em 12% do índice obtido no exercício de 1968.

Dos servidores, 66% são ainda funcionários da União cedidos à Empresa e 34% subordinados à legislação trabalhista.

No capítulo do pessoal, vale ressaltar a tranqüilidade no exercício passado, o que comprova conduta serena e pacífica como se houve o digno representante do pessoal, sempre zeloso no cumprimento dos deveres para com os seus representantes.

Com referência aos Servidores Trabalhistas, informa o Relatório existir perfeito entendimento com as entidades sindicais da classe; quanto aos servidores públicos da União, os problemas foram examinados e remetidos ao Ministério dos Transportes, nos termos do Decreto-Lei n.º 817 de 5-9-69.

Ainda preocupada com o pessoal, a Diretoria promoveu a participação de cursos de treinamento para 15.583 empregados, o que corresponde a 12% do efetivo da Empresa, enquanto em suas escolas profissionais 3.272 aprendizes foram matriculados. O dispêndio com a manutenção de tais escolas atingiu a cifra de NCr\$ 11 milhões, o que categoriza a preocupação de aprimoramento dos seus quadros de pessoal.

POLÍTICA DE BEM-ESTAR — Continua a merecer a atenção da empresa a política desenvolvida sob responsabilidade dos órgãos de assistência ao ferroviário, registrando resultados realmente compensadores, comprovados pelos índices de assiduidade e produtividade em correspondência com a redução do número de acidentes do trabalho e das taxas de absenteísmo.

Vale ressaltar, outrossim, no setor da alimentação, o prosseguimento dos auxílios técnicos e financeiros concedidos às cooperativas de consumo, queridas por funcionários e os subsídios a restaurantes e cantinas.

ÁREA ECONÔMICA FINANCEIRA

Inicialmente, queremos informar a prática de novas técnicas, que foram aplicadas pela primeira vez no ano anterior, o que, de certo modo, modificou o método de análise e apreciação.

Como ficou dito anteriormente, a situação patrimonial da RFFSA é lisonjeira, sobretudo se ponderarmos as circunstâncias especiais e dificuldades encontradas na execução das reformas operacionais por que tem passado.

CAPITAL SOCIAL — De acôrdo com a deliberação da Assembléia Geral dos Acionistas, em dezembro de 1969, e na forma da disposição legal, com aplicação dos recursos para investimentos do exercício de 1968, no importe de NCr\$ 126.470.315,00, o capital social passou a ser de NCr\$ 758.024.797,00, assim distribuído:

UNIÃO FEDERAL — ações ordinárias	581.586.583,00
ESTADOS — ações preferenciais	141.152.120,00
MUNICÍPIOS — ações preferenciais	35.286.094,00
	<hr/>
	758.024.797,00

Os diversos fundos tiveram um aumento de NCr\$ 80.187,00, ou sejam, 41% sobre o anterior.

No capitulo das responsabilidades, tem a Empresa dividido em Externos, Internos e Correntes. As primeiras somam US\$ 45.565.105,95 e as relativas a Serviços Técnicos FF. 4.194.637,35; os Internos são do montante de NCr\$ 96.000.000,00 e os de responsabilidade Corrente de NCr\$ 44.400.000,00.

O Relatório esclarece devidamente a execução financeira dos contratos e suas interdependências.

RESULTADO DO EXERCÍCIO — LUCROS E PERDAS — Os esforços da Administração foram coroados de êxito, graças à receita operacional de atividades extras, como o Oleoduto da 9.^a Divisão — Santos a Jundiá, proporcionando à Empresa meios de atender regularmente seus compromissos de funcionamento, ensejando, ao final, apresentar um Relatório positivo, com absorção inclusive de prejuízo residual de exercícios anteriores. Assim, a Conta de Lucros e Perdas, se expressa com a seguinte posição:

CRÉDITOS		470.340.211,55
DÉBITOS		
Lucros e Perdas — Resíduo do exercício de 1968	7.152.837,38	
Débito do exercício	451.067.387,22	458.220.224,60
		<hr/>
SUPERAVIT ECONÔMICO DO EXERCÍCIO (RESULTADO)		12.119.986,95

CONSIDERAÇÕES GERAIS

Ao encerrar o presente Parecer, devemos, ainda, registrar algumas realizações de alta relevância:

- 1 — Conclusão dos estudos do projeto de reformulação da Padronização de Contas das Estradas de Ferro;
- 2 — O estabelecimento, como rotina normal da Empresa, no final do Exercício, do processamento da auditoria interna para verificar a exatidão dos balanços das antigas Unidades de Operação e atuais Divisões, de acôrdo com o Decreto-Lei n.º 199/67;
- 3 — Constituição de um grupo para exame conjunto do plano de contas apresentado pela "Société Française d'Etudes et Realisations Ferroviaires — SOFRERAIL."

SUBSIDIÁRIAS — Réde Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S. A. — AGEF — Durante o exercício de 1969 a AGEF operou 82 armazéns, com 160.000 metros cúbicos, tendo mantido em depósito e despachado 352.921 toneladas de produtos agrícolas industrializados.

Graças aos equipamentos adquiridos, foi possível a essa subsidiária articular os serviços de transporte ferroviário de produtos a granel, visando à integração do complexo transporte — armazenamento, podendo colaborar com a Comissão do Trigo Nacional na retenção e escoamento da safra desse cereal.

Também, colaboraram como distribuidora de petróleo, as Divisões da Superintendência Regional Centro, assegurando entrega de 130 milhões de litros de óleo diesel, 27 milhões de quilos de óleo combustível, 2.258 litros de gasolina e 104 mil litros de querosene, mantendo, ao encerrar o exercício, um estoque de segurança superior ao consumo médio mensal.

A conta de resultado da subsidiária em tela apresentou um superavit de 15,39% sobre o seu capital social.

Urbanizadora Ferroviária S. A. — A subsidiária acima referida, cuja atividade predominante é dar solução ao problema do aproveitamento dos imóveis da RFFSA que deixaram de oferecer utilidade para o serviço ferroviário, seja dinamizando o potencial econômico desses imóveis, seja dando-lhes destinação mais adequada quando situados em regiões de poder aquisitivo mais fraco, cumpriu satisfatoriamente, no exercício de 1969, mais uma etapa laboriosa.

Efetou, em novembro de 1969, a entrega de mais 636 unidades habitacionais do conjunto residencial do Engenho de Dentro, sendo prevista a conclusão

de mais 39 no início de 1970.

Prossegue a realização de 1.250 novos contratos, aplicando critérios racionais de utilização de maneira tão eficiente quanto possível.

Deu, ainda, andamento às obras complementares do edifício sede da RFFSA, como responsável pela decoração e manutenção.

O resultado operacional da Urbanizadora correspondeu a 138% em relação ao capital social.

Ao finalizar este Parecer, é de justiça ressaltar a cordialidade dispensada pela Diretoria da RFFSA a este Conselho, atendendo, com a pontualidade e documentação adequada, todas as informações solicitadas.

O Presidente deste Conselho, Engenheiro Waldo Sette de Albuquerque, bem como o Presidente da RFFSA, General Antonio Adolfo Manta, sempre que solicitados, promoveram o comparecimento de todos os elementos técnicos e administrativos da Empresa a fim de prestarem ao Conselho contas de todas as atividades de responsabilidade dos mesmos.

Por tudo quanto nos foi dado testemunhar, é grato aos membros deste Conselho Consultivo:

a) no uso das atribuições que lhes confere o item III, do art. 34 dos Estatutos Sociais da RFFSA, opinar favoravelmente pela aprovação do Relatório da Empresa relativo ao exercício de 1969;

b) manifestar as mais vivas congratulações à Diretoria da RFFSA pelo esforço desenvolvido e pelas esplêndidas realizações alcançadas em todos os setores de atividade, durante o mesmo exercício de 1969;

c) formular votos por que o êxito obtido se projete e se consolide no corrente exercício de 1970, de modo a que se lhe possa consagrar, no País, a expressiva designação do "Ano Ferroviário."

Rio de Janeiro, 25 de março de 1970.

ass.) AMARO CAVALCANTI — Conselheiro-Relator — Representante da
Confederação Nacional da Agricultura
WALDO SETTE DE ALBUQUERQUE — Presidente

CONSELHEIROS:

ass.) ALBERTO GONÇALVES GOMES — Representante dos Serviços Técnicos da Empresa
AMÉRICO FERNANDES DA CUNHA FILHO — Representante da Confederação Nacional do Comércio
FERNANDO DE SÁ OLIVEIRA — Representante do Pessoal
FRANCISCO MÁRIO CHIESA — Representante dos Serviços Técnicos da Empresa
JOSÉ MANOEL FERNANDES — Representante da Confederação Nacional do Comércio
OLAVO DA FONSECA GUIMARÃES — Representante da Confederação Nacional da Indústria
OTTO EDUARDO VIZEU DE ANDRADE GIL — Representante dos Serviços Técnicos da Empresa
PAULO MÁRIO FREIRE — Representante da Confederação Nacional da Indústria
PÉRICLES DE ALBUQUERQUE DIAS — Representante da Confederação Nacional da Agricultura

CONFERE COM O ORIGINAL:

WALDO SETTE DE ALBUQUERQUE — Presidente
MÁRIO RITTER NUNES — Secretário

quadros de balanço





BALANÇO GERAL DO ATIVO
E PASSIVO EM 31-XII-1969

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO
DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

BALANCETE DA RECEITA E DESPESA DA GESTÃO

CONTAS DE LUCROS E PERDAS DA ENTIDADE

BALANÇO PATRIMONIAL DOS EXERCÍCIOS DE 1968 E 1969

DEMONSTRATIVO DAS CONTAS DE RECEITA E
DESPESAS DE EMPREENDIMENTOS DIVERSOS

DEMONSTRAÇÃO DAS CONTAS

ATIVO**IMOBILIZADO
INVESTIMENTOS**

5.000 — Linhas Férreas e Equipamentos dos Transportes	313.920.461,78	
5.002 — Melhoramentos de Linhas Férreas e de Equipamentos dos Transportes	7.730.412,72	
5.003 — Renovação de Bens Patrimoniais	8.532.815,31	
5.004 — Investimentos Custeados por Quotas de Aparelhamento ou Reparelhamento	10.552.656,77	
5.005 — Bens Estranhos ao Serviço de Transportes	7.377.992,81	
5.006 — Títulos da Dívida Pública	104.706,28	
5.007 — Títulos de Renda Diversas	309.328,90	
5.008 — Bens Excluídos do Serviço Ferroviário	1.772,40	
5.009 — Investimentos em Empresas Filiadas ou Associadas	5.379.866,60	
5.018 — Obras ou Aquisições em Andamento	456.983.436,75	
5.019 — Outros Investimentos	2.061.546,88	812.954.997,20
DISPONÍVEL		
5.020 — Caixa Geral	1.584.616,85	
5.021 — Pagadoria (Ou Agentes Pagadores)	6.570.939,46	
5.022 — Estações, Conta de Caixa	489.462,01	
5.023 — Renda em Trânsito	2.186.939,73	
5.024 — Bancos e Correspondentes	18.904.525,69	
5.029 — Valores Disponíveis Diversos	1.000,00	29.737.483,74
VALORES PARA FINS ESPECIAIS		
5.050 — Depositários do Fundo de Melhoramentos	91.104,96	
5.051 — Depositários do Fundo de Renovação Patrimonial	87.478,96	
5.053 — Depositários de Reserva e Fundos Diversos	28.959.739,66	
5.055 — Depositários de Provisões Diversas	592.181,08	
5.056 — Depositários de Cauções do Pessoal	4.847,09	
5.059 — Valores para Fins Especiais Diversos	37.450.932,14	67.186.283,89
REALIZÁVEL		
VALORES REALIZÁVEIS		
5.030 — Diversos Responsáveis	7.020.603,24	
5.031 — Materiais nos Almoarifados e Depósitos	174.366.889,68	
5.032 — Materiais em Trânsito	125.714.824,43	
5.033 — Obras Novas em Laboração nas Oficinas	22.310.388,90	
5.034 — Títulos a Receber	1.093.215,59	
5.035 — Depósitos Especiais e Cauções	8.133.997,72	
5.036 — Bens em Poder de Terceiros	7.646.523,53	
5.037 — Tráfego Mútuo — Débito	2.669.909,95	
5.038 — Receita a Receber	34.659.612,94	
5.039 — Receita a Liquidar ou Regularizar	188.391,49	
5.041 — Aluguéis a Receber	169.585,35	
5.042 — União Federal	45.406.056,69	
5.043 — Autarquias e Territórios Federais	5.170.250,85	
5.044 — Estados e Municípios	7.910.124,84	
5.045 — Empresas Filiadas ou Associadas — Débito	1.064.210.278,31	
5.049 — Contas Devedoras Diversas	276.352.364,20	1.783.023.017,71
RESULTADO PENDENTE		
VALORES DIFERIDOS E AMORTIZÁVEIS		
5.060 — Despesas Antecipadas	31.402.738,21	
5.062 — Prejuízo pelo Abandono de Linhas Férreas	1.534.528,44	
5.064 — Contas Duvidosas ou Incobráveis	191.653,27	
5.065 — Juros Durante a Construção	59.524.663,30	
5.067 — Prejuízos Amortizáveis Diversos	33.000,00	
5.068 — Valores Diferidos e Amortizáveis Diversos	166.865.428,49	259.552.011,71
CONTAS DE RETIFICAÇÃO DO PASSIVO		
5.079 — Contas Diversas de Retificação do Passivo		1.089.054,78
TOTAL DO ATIVO REAL		
ATIVO DE COMPENSAÇÃO		
5.080 — Títulos Recebidos em Caução	636.241,02	
5.081 — Títulos de Seguro de Fidelidade Funcional	232.305,21	
5.082 — Fianças e Garantias Recebidas de Terceiros	3.659.100,40	
5.083 — Bens de Terceiros	788.181,13	
5.089 — Valores Ativos de Compensação Diversos	247.201.992,09	252.517.819,85
TOTAL GERAL		
		<u>3.206.060.668,88</u>

BALANÇO GERAL DO ATIVO E PASSIVO EM 31-XII-1969

PASSIVO

NÃO EXIGÍVEL		
5.100 — Capital		758.024.797,00
FUNDOS		
5.109 — Fundos Diversos	274.497.588,24	
5.150 — Fundo de Depreciação — Bens Destinados aos Transportes	46.398.068,19	320.895.656,43
LUCROS E RESERVAS		
5.174 — Reservas Diversas		
1 — Para Aumento de Capital	41.878.666,15	
2 — Outras Reservas	8.107,67	41.886.773,82
LUCROS DIFERIDOS		
5.160 — Provisões Para Riscos	4.184.745,09	
5.161 — Provisões Diversas	10.838,11	
5.169 — Contas Diversas a Liquidar	80.364.301,34	84.559.884,54
EXIGÍVEL		
RESPONSABILIDADES ESPECIAIS		
5.112 — Quotas de Aparelhamento ou Reaparelhamento	2.214.267,94	
5.113 — Responsabilidades Especiais Diversas	224.106.105,45	226.320.373,39
RESPONSABILIDADES A LONGO PRAZO		
5.115 — Empresas Filiadas ou Associadas—Crédito	889.392.507,24	
5.119 — Responsabilidades a Longo Prazo — Diversas	521.432,01	889.913.939,25
RESPONSABILIDADES COM GARANTIAS ESPECIAIS		
5.120 — Credores Hipotecários	3.961.882,51	
5.129 — Credores c/Garantias Especiais Diversas	383.213.879,11	387.175.761,62
RESPONSABILIDADES CORRENTES		
5.130 — Títulos a Pagar.	9.812,00	
5.131 — Pessoal a Pagar	21.197.330,16	
5.132 — Vencimentos e Salários Não Reclamados	1.566.046,48	
5.133 — Contas a Pagar	108.881.061,32	
5.134 — Juros a Pagar	1.949.371,19	
5.136 — Aluguéis a Pagar	10.554,27	
5.139 — Tráfego Mútuo — Crédito	5.290.474,28	
5.140 — Credores Por Depósitos	14.525.533,80	
5.141 — Credores Por Cauções em Dinheiro	2.400.816,76	
5.142 — Credores Por Empréstimos	301.276,28	
5.143 — Créditos Não Reclamados	879.798,29	
5.144 — Instituições de Previdência e Assistência Social	24.001.356,44	
5.149 — Credores Diversos	59.673.510,78	240.686.942,05
RESULTADO PENDENTE		
5.102 — Doações	1.690.355,50	
5.159 — Contas Diversas de Retificação do Ativo	2.388.365,43	4.078.720,93
TOTAL DO PASSIVO REAL		2.953.542.849,03
PASSIVO DE COMPENSAÇÃO		
5.180 — Credores Por Cauções Em Títulos	636.241,02	
5.181 — Garantias de Fidelidade Funcional	232.305,21	
5.182 — Garantias Diversas de Terceiros	3.659.100,40	
5.183 — Credores de Bens de Terceiros	788.181,13	
5.189 — Valores Passivos de Compensação Diversos	247.201.992,09	252.517.819,85
TOTAL GERAL		3.206.060.668,88

LUIS DIAS DE ALMEIDA
Chefe Dep. Contadoria
Contador-CRC-GB - 4219

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente de
Finanças

GEN ANTONIO ADOLFO MANTA
Presidente

**N.º DAS
CONTAS**

DÉBITO

NCr\$

3.100 — Despesa do Exercício Ferroviário		961.993.859,48
		<u>961.993.859,48</u>
Prejuízo do Exercício Ferroviário		
3.101 — Despesa Patrimonial		436.622.164,26
3.102 — Despesas de Empreendimentos Diversos		2.197.181,92
3.103 — Impostos e Taxas		44.191.964,26
3.104 — Rendas Incobráveis		87.914,74
3.105 — Despesas de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros		0,28
3.195 — Despesas Ressarcíveis pela União		7.211.592,30
3.196 — Serviços Gratuitos a Terceiros		76.633.702,30
3.199 — Despesas Não Especificadas		4.233,01
Saldo Credor (Resultado das Estradas Superavitárias)		145.889,81
		<u>11.826.515,18</u>
TOTAL GERAL		<u><u>578.921.158,06</u></u>

**N.º DAS
CONTAS**

DÉBITO

NCr\$

4.100 — Lucros e Perdas — Saldo Anterior — Débito		7.152.837,38
4.101 — Saldo Devedor das Contas da Gestão		
Resultado das Estradas Deficitárias	439.704.902,18	
MENOS:		
Resultado das Estradas Superavitárias	<u>11.826.515,18</u>	427.878.387,00
4.103 — Amortização de Prejuízos de Exercícios Anteriores		56.108,74
4.105 — Diferença de Câmbio — Débito		6,67
4.106 — Ajustes de Almoxarifados e Depósitos — Débito		570.364,95
4.108 — Superveniências Passivas		18.232.505,35
4.109 — Insubstituições Ativas		4.301.985,98
4.199 — Perdas Diversas		28.028,53
Saldo Credor Apurado		<u>12.119.986,95</u>
TOTAL GERAL —		<u><u>470.340.211,55</u></u>

**BALANCETE DA RECEITA E DESPESA DA GESTÃO
EM 31-XII-1969-Padronização de contas (Portaria
n.º 8 de 7-1-1956 do M. V. O. P.)**

N.º DAS CONTAS	CRÉDITO	NCr\$
3.000 — Receita do Exercício Ferroviário		525.371.695,22
Prejuízo do Exercício Ferroviário		436.622.164,26
		961.993.859,48
3.001 — Receita Patrimonial		3.671.572,61
3.002 — Receitas de Empreendimentos Diversos		47.814.611,75
3.005 — Receita de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros		5.654.758,79
3.016 — Serviços Compulsórios		159,11
3.095 — Ressarcimentos da União		76.633.702,30
3.099 — Receitas Não Especificadas		5.441.451,32
Saldo Devedor (Resultado das Estradas Deficitárias)		439.704.902,18
TOTAL GERAL		578.921.158,06

LUIS DIAS DE ALMEIDA
Chefe Dep. Contadoria
Contador-CRC-GB - 4219

DSCAR LEITE PIRES
Superintendente de
Finanças

GEN. ANTONIO ADDLFO MANTA
Presidente

**DEMONSTRAÇÃO DA CONTA
DE LUCROS E PERDAS**

N.º DAS CONTAS	CRÉDITO	NCr\$
4.003 — Lucros na Venda de Bens Patrimoniais		70.531,02
4.004 — Doações		403,10
4.005 — Diferença de Câmbio — Crédito		13.241,70
4.006 — Ajustes de Almojarifados e Depósitos		10.693.375,24
4.007 — Superveniências Ativas		11.056.536,42
4.008 — Insubstituições Passivas		8.120.021,98
4.098 — Subvenção do Déficit Gestorial		439.704.902,18
4.099 — Lucros Diversos		681.199,91
		470.340.211,55
TOTAL GERAL —		470.340.211,55

LUIS DIAS DE ALMEIDA
Chefe Dep. Contadoria
Contador-CRC-GB - 4219

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente de
Finanças

GEN. ANTONIO ADDLFD MANTA
Presidente

3.000	—	RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO	
1	—	RECEITA DOS TRANSPORTES	
2.000	—	Passagens	98.097.227,75
2.001	—	Bagagens	86.469,04
2.002	—	Encomendas	4.907.563,85
2.003	—	Animais em Trens de Passageiros	68.968,13
2.004	—	Animais em Trens de Carga	16.183.112,58
2.005	—	Mercadorias	328.527.871,35
2.006	—	Mercadorias Depositadas a Entregar	1.368.924,35
2.007	—	Manobras de Carros e Vagões	131.949,74
2.008	—	Percursos e Estádias de Carros e Vagões	649.123,73
2.009	—	Taxas Diversas dos Transportes	143.512,38
2.015	—	Transportes de Malas Postais	6.940.607,82
2.016	—	Transportes Compulsórios	4.073,90
2.017	—	Complementação da União	29.063.978,54
2.019	—	Receita dos Transportes Diversos	241.512,69
			<hr/>
			486.414.895,85
2	—	RECEITA COMPLEMENTAR DOS TRANSPORTES	
2.020	—	Ingressos	238.488,72
2.021	—	Aluguéis ou Receitas de Carros Refeitórios	38.099,56
2.022	—	Armazenagens	405.243,81
2.023	—	Comissões Sobre Cobranças Para Terceiros	9.388,93
2.024	—	Recebimento e Entrega de Despachos a Domicílio	193.617,64
2.025	—	Receita dos Transportes Auxiliares em Estradas de Rodagem	1.522.362,00
2.026	—	Receita dos Transportes Rodoviários	19.869.210,08
2.039	—	Receitas Complementares Diversas	1.326.645,39
			<hr/>
			23.603.056,13
3	—	RECEITA ACESSÓRIA DOS TRANSPORTES	
2.040	—	Rádio, Telégrafo e Telefone	260.032,64
2.041	—	Concessões e Autorizações Diversas	1.576.695,83
2.042	—	Venda de Materiais Inservíveis	8.202.313,73
2.043	—	Fornecimento de Água	172.003,88
2.044	—	Fornecimento de Energia Elétrica	638.730,37
2.045	—	Aluguéis de Próprios	1.307.317,95
2.099	—	Receitas Acessórias Diversas	3.196.648,84
			<hr/>
			15.353.743,24
		TOTAL DA RECEITA	<hr/>
			525.371.695,22



A transportar

525.371.695,22

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

3.100 — DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO		
2.1 — CONSERVAÇÃO DA VIA PERMANENTE EDIFÍCIOS E INSTALAÇÕES		
2.100 — Administração Geral		21 343 328.03
2.101 — Conservação do Leito da Linha		37 356 004.52
2.102 — Trens de Serviço		4 438 649.69
2.103 — Conservação de Túneis e Galerias		210 036.56
2.104 — Conservação de Viadutos, Pontes, Pontilhões e Bueiros		4 456 227.50
2.105 — Conservação de Linhas Elevadas		866.87
2.106 — Dormentes		17 196 941.92
2.107 — Trilhos e Acessórios		9 301 831.12
2.108 — Aparelhos de Mudança de Via		1 057 530.26
2.109 — Lastro		5 505 884.96
2.110 — Assentamento de Dormentes, Trilhos e Acessórios e Renovação do Lastro		26 884 831.76
2.111 — Conservação de Cêrcas		798 265.96
2.112 — Conservação de Passagens e Acessórios		94 223.45
2.113 — Conservação de Edifícios e Dependências		17 751 356.91
2.114 — Conservação de Caixas D'água		777 546.61
2.115 — Conservação de Depósitos de Combustíveis e Suas Instalações		49 497.39
2.116 — Conservação de Armazéns Gerais, Cais e Docas		625.94
2.117 — Conservação de Hangares, Campos de Pousos e Suas Instalações		19 465.26
2.118 — Conservação de Linhas Telegráficas e Telefônicas		6 568 536.70
2.119 — Conservação das Instalações de Sinais		6 651 419.25
2.120 — Conservação de Instalações Radioelétricas		632 861.64
2.121 — Conservação das Instalações de Força Hidráulica		44 752.18
2.122 — Conservação das Instalações de Energia Termoelétricas		887.86
2.123 — Conservação de Edifícios Para Estações e Sub-Estações de Energia Elétrica		390 941.56
2.124 — Conservação das Instalações de Transmissão e Distribuição de Energia Elétrica		6 357 510.41
2.125 — Conservação de Máquinas para Estações e Sub-Estações de Energia Elétrica		2 231 997.42
2.126 — Conservação de Máquinas da Via Permanente		2 078 808.35
2.127 — Ferramentas e Utensílios para Conservação da Via Permanente		3 329 957.76
2.128 — Despesas Improdutivas de Pessoal		37 486 392.74
2.129 — Seguros		13 059.83
2.131 — Baixas		4 501.29
2.199 — Despesas Não Especificadas		2 912 775.07
		<hr/> 215 947 516.77
2.2 — MANUTENÇÃO DO EQUIPAMENTO DOS TRANSPORTES		
2.200 — Administração Geral		13.398 350.50
2.201 — Manutenção de Locomotivas a Vapor		9 010 937.30
2.202 — Manutenção de Locomotivas Elétricas		5 035 134.83
2.203 — Manutenção de Locomotivas Diesel		28 914 399.43
2.204 — Manutenção de Automotrizes		774.311.86
2.205 — Manutenção de Vagões		56 163 619.45
2.206 — Manutenção de Carros		43 957 274.49
2.207 — Manutenção de Material Flutuante		101 927.58
2.209 — Manutenção de Material Rodante Flutuante e Aéreo em Serviço da Estrada		2 863 333.39
2.210 — Manutenção de Material Auxiliar do Tráfego		988 075.24
2.211 — Despesas Improdutivas de Pessoal		32 743 406.69
2.212 — Seguros		521.50
2.214 — Baixas		62 658.63
2.215 — Trens de Serviço		128 356.23
2.216 — Manutenção de Locomotivas Diesel-Hidráulicas		833 189.20
2.217 — Manutenção de Trens Diesel-Hidráulicas		745 101.57
2.299 — Despesas Não Especificadas		6 085 884.22
		<hr/> 201 806 482.11
2.3 — CUSTEIO DO DEPARTAMENTO COMERCIAL		
2.300 — Administração Geral		3 080 616.25
2.301 — Publicidade e Propaganda		68 210.46
2.302 — Despesas Improdutivas de Pessoal		675 708.61
2.303 — Seguros		1 613.44
2.306 — Trens de Serviço		153.59
2.307 — Publicidade e Propaganda para Terceiros		137 254.71
2.399 — Despesas Não Especificadas		2 619.05
		<hr/> 3 966 176.11

Transporte ...

525.371.695,22

PREJUIZO DO EXERCICIO FERROVIARIO

436.622.164,26

TOTAL GERAL —

961.993.859,48

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

2.4 — CUSTEIO DO TRÁFEGO, MOVIMENTO E TRAÇÃO

2.400 — Administração Geral	27 233 240,59
2.401 — Pessoal das Estações	64 661 219,71
2.402 — Manobras — Tração a Vapor	4 562 829,79
2.403 — Manobras — Tração Elétrica	88 590,43
2.404 — Manobras — Tração Diesel	10 844 722,90
2.406 — Fornecimento às Estações	4 910 354,92
2.407 — Tração a Vapor — Pessoal	6 964 751,69
2.408 — Tração Elétrica — Pessoal	4 880 131,53
2.409 — Tração Diesel — Pessoal	18 196 221,56
2.410 — Automotrizes	715 683,65
2.411 — Combustíveis — Tração a Vapor	13 956 610,15
2.412 — Tração Elétrica	3 337 994,00
2.413 — Tração Diesel	49 385 885,24
2.414 — Água Para Locomotivas e Trens	1 008 771,17
2.415 — Lubrificantes Para Locomotivas	4 279 859,56
2.416 — Fornecimentos Diversos as Locomotivas	2 886 524,85
2.417 — Manutenção de Depósitos e Abrigos de Locomotivas	7 798 703,06
2.418 — Condução de Trens	22 102 667,37
2.419 — Materiais e Outras Despesas para Manutenção de Trens	6 340 850,22
2.420 — Materiais e Outras Despesas para Abastecimento de Trens	970 098,59
2.421 — Sinalização	1 786 935,12
2.422 — Vigilância nas Passagens de Nível	83 200,75
2.423 — Serviço Telegráfico e Telefônico	9 130 809,76
2.424 — Recebimentos e Entregas a Domicílio	458 181,92
2.425 — Transportes Auxiliares Rodo-Ferrovário (Serviço Rodoviário)	8 957 461,18
2.426 — Transportes Auxiliares por Via Aquática	23 337,47
2.428 — Vasamento, Evaporação, Quebras e Danificação de Materiais	1 811,56
2.429 — Perdas e Avarias — Cargas	519 488,18
2.430 — Perdas e Avarias — Bagagens e Encomendas	38 896,50
2.431 — Perdas e Avarias — Animais	64 137,38
2.432 — Baldeações	945 649,71
2.433 — Entrepostos, Trapiches e Armazéns Reguladores	346,42
2.434 — Percurso e Estadia de Carros e Vagões	855 564,45
2.437 — Despesas Improdutivas de Pessoal	47 171 670,62
2.438 — Seguros	1 968,84
2.440 — Baixas	42 641 65
2.441 — Trens de Serviço	282 806,89
2.499 — Despesas Não Especificadas	2 677 318,43
328 167 938 01	

2.5 — CUSTEIO DA ADMINISTRAÇÃO GERAL

2.500 — Administração Superior	57 067 559,42
2.501 — Administração Econômica e Financeira	38 132 043,11
2.502 — Serviço Jurídico	5 622 860,13
2.503 — Acidentes do Trabalho	2 128 538,48
2.504 — Acidentes em Pessoas Estranhas a Estrada	442 533,31
2.505 — Danos em Bens Alheios	48 634,85
2.506 — Inpostos e Taxas	649 784,52
2.507 — Contribuições para Instituições de Previdência e Assistência Social	69 194 540,52
2.509 — Contribuição para a Contadoria Geral dos Transportes	25 869,53
2.510 — Ensino e Seleção Profissional	12 650 011,98
2.511 — Trens de Serviço	35 865,37
2.512 — Despesas Improdutivas de Pessoal	16 374 018,47
2.513 — Seguros	63 822,91
2.515 — Baixas	10 944,08
2.516 — Assistência Social Espontânea	9 260 760,13
2.599 — Despesas Não Especificadas	397 959,67
212 105 746,48	

TOTAL GERAL —

961 993 859,48

LUIS DIAS DE ALMEIDA
Chefe Dep. Contadoria
Contador-CRC-GB - 4219

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente de
Finanças

GEN. ANTONIO ADOLFO MANTA
Presidente

N.º DAS CONTAS	NOMENCLATURA DAS CONTAS	ANO ANTERIOR	ANO CORRENTE
		1968-NCr\$	1969-NCr\$
RECEITA INDUSTRIAL			
3.000	— Receita do Exercício Ferroviário	408.579.416,11	525.371.695,22
	Prejuízo do Exercício Ferroviário	359.604.909,74	436.622.164,26
		<u>768.184.325,85</u>	<u>961.993.859,48</u>
3.001	— Receita Patrimonial	2.046.377,92	3.671.572,61
3.002	— Receitas de Empreendimentos Diversos	45.368.099,77	47.814.611,75
3.005	— Receita de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros	4.731.392,97	5.654.758,79
3.016	— Serviços Compulsórios	—	159,11
3.095	— Ressarcimentos da União	107.354.148,98	76.633.702,30
3.099	— Receitas Não Especificadas	3.080.981,46	5.441.451,32
		<u>162.581.001,10</u>	<u>139.216.255,88</u>
	Saldo Devedor (Resultado das Estradas Deficitárias)	364.868.607,24	439.704.902,18
	TOTAL GERAL —	<u><u>527.449.608,34</u></u>	<u><u>578.921.158,06</u></u>

N.º DAS CONTAS	DÉBITO	ANO ANTERIOR	ANO CORRENTE
		1968-NCr\$	1969-NCr\$
4.100	— Lucros e Perdas-Saldo Anterior-Débito	59.621.402,90	7.152.837,38
4.101	— Saldo Devedor das Contas da Gestão	350.091.663,98	427.878.387,00
4.103	— Amortização de Prejuízos de Exercícios Anteriores	28.054,38	56.108,74
4.104	— Perdas na Venda de Bens Patrimoniais	80,00	—
4.105	— Diferença de Câmbio — Débito	12,95	6,67
4.106	— Ajustes de Almoxarifados e Depósitos-Débito	1.934.325,52	570.364,95
4.107	— Quotas de Prejuízos pelo Abandono de Linhas Férreas	87.103,50	—
4.108	— Superveniências Passivas.	11.312.973,36	18.232.505,35
4.109	— Insubstituições Ativas	4.220.151,42	4.301.985,98
4.199	— Perdas Diversas	607.018,01	28.028,53
		<u>427.902.786,03</u>	<u>458.220.224,60</u>
	Saldo Credor Apurado	—	12.119.986,95
	TOTAL GERAL —	<u><u>427.902.786,03</u></u>	<u><u>470.340.211,55</u></u>

**BALANCETE DA RECEITA E DESPESA DA GESTÃO
EM 31-XII-1969-Padronização de contas (Portaria
n.º 8 de 7-1-1956-do M. V. O. P.)**

N.º DAS CONTAS	NOMENCLATURA DAS CONTAS	ANO ANTERIOR	ANO CORRENTE
		1968-NCr\$	1969-NCr\$
DESPESA INDUSTRIAL			
3.100	— Despesa do Exercício Ferroviário	768.184.325,85	961.993.859,48
		<u>768.184.325,85</u>	<u>961.993.859,48</u>
	Prejuízo do Exercício Ferroviário	359.604.909,74	436.622.164,26
3.101	— Despesa Patrimonial	2.138.365,00	2.197.181,92
3.102	— Despesas de Empreendimentos Diversos	38.708.554,76	44.191.964,26
3.103	— Impostos e Taxas	29.839,69	87.914,74
3.104	— Rendas Incobráveis	3,30	0,28
3.105	— Despesas de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros	4.779.396,81	7.211.592,30
3.195	— Despesas Ressarcíveis Pela União	107.354.148,98	76.633.702,30
3.196	— Serviços Gratuitos a Terceiros	11.700,48	4.233,02
3.199	— Despesas Não Especificadas	45.746,32	145.889,81
		<u>512.672.665,08</u>	<u>567.094.642,88</u>
	Saldo Credor (Resultado das Estradas Superavitárias)	14.776.943,26	11.826.515,18
	TOTAL GERAL —	<u>527.449.608,34</u>	<u>578.921.158,06</u>

LUIS DIAS DE ALMEIDA
Chefe Dep. Contadoria
Contador-CRC-GB - 4219

DSCAR LEITE PIRES
Superintendente de
Finanças

GEN ANTONIO ADOLFO MANTA
Presidente

**CONTAS DE LUCROS E PERDAS DA ENTIDADE
Padronização de contas-Portaria n.º 8 de 7-1-56-M.V.O.P.**

N.º DAS CONTAS	CRÉDITO	ANO ANTERIOR	ANO CORRENTE
		1968-NCr\$	1969-NCr\$
4.003	— Lucros na Venda de Bens Patrimoniais	442.096,49	70.531,02
4.004	— Doações	3.131,34	403,10
4.005	— Diferença de Câmbio — Crédito	48.293,58	13.241,70
4.006	— Ajustes de Almoxxarifados e Depósitos-Crédito	8.683.604,02	10.693.375,24
4.007	— Superveniências Ativas	10.757.858,28	11.056.535,42
4.008	— Insubsistências Passivas	35.562.594,05	8.120.021,99
4.098	— Subvenção do Déficit Gestorial	364.868.607,24	439.704.902,18
4.099	— Lucros Diversos	383.763,65	681.199,91
		<u>420.749.948,65</u>	<u>470.340.211,55</u>
	Saldo Devedor Apurado	7.152.837,38	—
	TOTAL GERAL —	<u>427.902.786,03</u>	<u>470.340.211,55</u>

LUIS DIAS DE ALMEIDA
Chefe Dep. Contadoria
Contador-CRC-GB - 4219

DSCAR LEITE PIRES
Superintendente de
Finanças

GEN ANTONIO ADOLFO MANTA
Presidente

ANO ANTERIOR
1968-NCr\$

CONTAS DO ATIVO

ANO CORRENTE
1969-NCr\$

		INVESTIMENTOS	
246.530.557,99	5.000	— Linhas Férreas e Equipamentos dos Transportes	313.920.461,78
7.807.895,99	5.002	— Melhoramentos de Linhas Férreas e de Equipamentos dos Transportes	7.730.412,72
8.618.948,39	5.003	— Renovação de Bens Patrimoniais	8.532.815,31
9.078.040,65	5.004	— Investimentos Custeados por Cotas de Aparelhamento ou Reparelhamento	10.552.656,77
5.436.082,64	5.005	— Bens Estranhos ao Serviço de Transportes	7.377.992,81
1.222.570,48	5.006	— Títulos da Dívida Pública	104.706,28
312.517,10	5.007	— Títulos de Renda Diversas	309.328,90
1.772,40	5.008	— Bens Excluídos do Serviço Ferroviário	1.772,40
5.489.866,60	5.009	— Investimentos em Empresas Filiadas ou Associadas	5.379.866,60
370.174.447,97	5.018	— Obras ou Aquisições em Andamento	456.983.436,75
1.747.940,18	5.019	— Outros Investimentos	2.061.546,88
<u>556.420.640,39</u>			<u>812.954.997,20</u>
		VALORES DISPONÍVEIS	
1.464.021,71	5.020	— Caixa Geral	1.584.616,85
7.332.493,69	5.021	— Pagadoria (Ou Agentes Pagadores).	6.570.939,46
27.674,21	5.022	— Estações Conta de Caixa	489.462,01
3.390.984,46	5.023	— Renda em Trânsito	2.186.939,73
21.702.146,39	5.024	— Bancos e Correspondentes	18.904.525,69
1.000,00	5.029	— Valores Disponíveis Diversos	1.000,00
<u>33.918.320,46</u>			<u>29.737.483,74</u>
		VALORES REALIZÁVEIS	
6.944.970,87	5.030	— Diversos Responsáveis	7.020.603,24
135.040.573,80	5.031	— Materiais nos Almoarifados e Depósitos	174.366.889,68
86.903.070,45	5.032	— Materiais em Trânsito	125.714.824,43
20.463.289,66	5.033	— Obras Novas em Laboração nas Oficinas	22.310.388,90
4.392.537,34	5.034	— Títulos a Receber	1.093.215,59
4.989.596,07	5.035	— Depósitos Especiais e Cauções	8.133.997,72
4.825.930,98	5.036	— Bens em Poder de Terceiros	7.646.523,53
4.943.553,84	5.037	— Tráfego Mútuo — Débito	2.669.909,95
23.964.149,25	5.038	— Receita a Receber	34.659.612,94
154.931,24	5.039	— Receita a Liquidar ou Regularizar	188.391,49
232.625,78	5.041	— Aluguéis e Receber	169.585,35
36.896.052,59	5.042	— União Federal	45.406.056,69
3.195.941,56	5.043	— Autarquias e Territórios Federais	5.170.250,85
6.868.260,37	5.044	— Estados e Municípios	7.910.124,84
872.435.829,33	5.045	— Empresas Filiadas ou Associadas — Débito	1.064.210.278,31
182.056.727,16	5.049	— Contas Devedoras Diversas	276.352.364,20
<u>1.394.038.040,29</u>			<u>1.783.023.017,71</u>
		VALORES PARA FINS ESPECIAIS	
91.104,96	5.050	— Depositários do Fundo de Melhoramentos	91.104,96
87.478,96	5.051	— Depositários do Fundo de Renovação Patrimonial	87.478,96
15.863.755,06	5.053	— Depositários de Reservas e Fundos Diversos	28.959.739,66
615.700,18	5.055	— Depositários de Provisões Diversas	592.181,08
46.641,61	5.056	— Depositários de Caução do Pessoal	4.847,09
24.895.205,40	5.059	— Valores Para Fins Especiais Diversos	37.452.932,14
<u>41.599.886,17</u>			<u>67.186.283,89</u>
		VALORES DIFERIDOS E AMORTIZÁVEIS	
21.897.529,24	5.060	— Despesas Antecipadas	31.402.738,21
1.573.084,06	5.062	— Prejuízo p/Abandono de Linhas Férreas	1.534.528,44
9.821,93	5.064	— Contas Duvidosas ou Incobráveis	191.653,27
24.146.974,89	5.065	— Juros Durante a Construção	59.524.663,30
125.108,74	5.067	— Prejuízos Amortizáveis Diversos	33.000,00
96.381.928,88	5.068	— Valores Diferidos e Amortizáveis Diversos	166.865.428,49
7.152.837,38	5.069	— Lucros e Perdas — Saldo Devedor	—
<u>151.287.285,12</u>			<u>259.552.011,71</u>
		CONTAS DE RETIFICAÇÃO DO PASSIVO	
268.389,20	5.079	— Contas Diversas de Retificação do Passivo	1.089.054,78
<u>268.389,20</u>			<u>1.089.054,78</u>

BALANÇO PATRIMONIAL DOS EXERCÍCIOS DE 1968 E 1969

Padronização de contas-Portaria n.º 8 de 7-1-56-M.V.O.P.

ANO ANTERIOR
1968-NCr\$

CONTAS DO PASSIVO

ANO CORRENTE
1969-NCr\$

	PASSIVO NÃO EXIGÍVEL	
631.554.472,00	5.100 — Capital	758.024.797,00
1.690.355,50	5.102 — Doações	1.690.355,50
<u>194.310.034,14</u>	5.109 — Fundos Diversos	274.497.588,24
827.554.861,64		<u>1.034.212.740,74</u>
	RESPONSABILIDADES ESPECIAIS DIVERSAS	
2.214.267,94	5.112 — Quota de Aparelhamento ou Reaparelhamento	2.214.267,94
62.298.543,25	5.113 — Responsabilidades Especiais Diversas	224.106.105,45
<u>64.512.811,19</u>		<u>226.320.373,39</u>
	RESPONSABILIDADES A LONGO PRAZO	
690.220.207,92	5.115 — Empresas Filiadas ou Associadas-Crédito	889.392.507,24
316.490,80	5.119 — Responsabilidades a Longo Prazo-Diversas	521.432,01
<u>690.536.698,72</u>		<u>889.913.939,25</u>
	RESPONSABILIDADES C/GARANTIAS ESPECIAIS	
4.641.820,75	5.120 — Credores Hipotecários	3.961.882,51
333.288.492,70	5.129 — Credores C/Garantias Especiais Diversas	383.213.879,11
<u>337.930.313,45</u>		<u>387.175.761,62</u>
	RESPONSABILIDADES CORRENTES	
22.013.344,50	5.130 — Títulos a Pagar	9.812,00
21.226.918,33	5.131 — Pessoal a Pagar	21.197.330,16
1.619.519,18	5.132 — Vencimentos e Salários Não Reclamados	1.566.046,48
93.266.559,01	5.133 — Contas a Pagar	108.881.061,32
12.384,80	5.134 — Juros a Pagar	1.949.371,19
37.868,53	5.136 — Aluguéis a Pagar	10.554,27
6.116.915,74	5.139 — Tráfego Mútuo — Crédito	5.290.474,28
13.048.617,92	5.140 — Credores Por Depósitos	14.525.533,80
1.922.725,76	5.141 — Credores Por Cauções Em Dinheiro	2.400.816,76
285.029,76	5.142 — Credores Por Empréstimos	301.276,28
457.823,61	5.143 — Crédito Não Reclamados	879.798,29
31.473.904,54	5.144 — Instituições de Previdência e Assistência Social	24.001.356,44
50.086.661,86	5.149 — Credores Diversos	59.673.510,78
<u>241.568.273,54</u>		<u>240.686.942,05</u>
	CONTAS DE RETIFICAÇÃO DO ATIVO	
46.335.818,23	5.150 — Fundo de Depreciação — Bens Destinados aos Transportes	46.398.068,19
1.540.560,55	5.159 — Contas Diversas de Retificação do Ativo	2.388.365,43
<u>47.876.378,78</u>		<u>48.786.433,62</u>
	LUCROS DIFERIDOS	
2.975.091,51	5.160 — Provisões Para Riscos	4.184.745,09
10.838,11	5.161 — Provisões Diversas	10.838,11
64.559.187,02	5.169 — Contas Diversas a Liquidar	80.364.301,34
<u>67.545.116,64</u>		<u>84.559.884,54</u>
	LUCROS E RESERVAS	
8.107,67	5.174 — Reservas Diversas	41.886.773,82
<u>8.107,67</u>		<u>41.886.773,62</u>
	PASSIVO DE COMPENSAÇÃO	
735.682,19	5.180 — Credores Por Cauções em Títulos	636.241,02
227.697,21	5.181 — Garantias de Fidelidade Funcional	232.305,21
1.079.268,32	5.182 — Garantias Diversas de Terceiros	3.659.100,40

ANO ANTERIOR
1968-NCr\$

CONTAS DO ATIVO

ANO CORRENTE
1969-NCr\$

		ATIVO DE COMPENSAÇÃO	
735.682,19	5.080	— Titulos Recebidos em Caução	636.241,02
227.697,21	5.081	— Titulos de Seguro de Fidelidade Funcional	232.305,21
1.079.268,32	5.082	— Fianças e Garantias Recebidas de Terceiros.	3.659.100,40
678.987,91	5.083	— Bens de Terceiros	788.181,13
139.894.998,97	5.089	— Valores Ativos de Compensação Diversos	247.201.992,09
<hr/>			<hr/>
142.616.634,60			252.517.819,85
<hr/>			<hr/>
2.420.149.196,23			3.206.060.668,88
<hr/>			<hr/>

3.002 — RECEITA DE EMPREENDIMENTOS DIVERSOS

1	— Pedreiras	254.269,83
5	— Serrarias	375.429,74
6	— Prooriedades Agrícolas e Agropecuárias	42.557,08
7	— Explorações Florestais (Hório)	985.005,43
9	— Armazéns Órgãos Abastecedores do Pessoal	2.506.511,43
10	— Produção de Energia para Fornecimentos Exclusivo ao Público	1.159.726,22
11	— Tipografia	1.356.549,99
12	— Farmácia	32.946,78
13	— Oficina de Reparos de Veiculos	3.434.950,36
14	— Outras	10.112.356,84
14-A	— Usinas para Tratamento de Dormentes	1.070.288,72
15	— Hospitais	127.194,75
15-A	— Oleodutos	13.712.856,49
15-B	— Extração de Toras	99.463,81
16	— Compensação a Ferrovia por Transportes Efetuados — Oleodut	3.517.206,29
16-A	— Produção Industrial	3.376.437,95
33	— Oficinas Gerais	176.968,28
50	— Fundação	216.305,73
60	— Fabricação de Drenos	28.048,90
70	— Oficinas da Via Permanente	48.058,04
	Setor de Cooperativas	1.589.376,67
	Setor de Desenho e Impressão — A. G.	1.155,00
	Departamento de Assistência ao Ferroviário	1.333.721,22
	Serviços Industriais	1.590.738,16
	Setor de Relações Públicas	17.133,20
	Receita de Exploração de Carros Restaurantes	404.754,22
	Setor de Produção e Equipamento	189.874,16
	Fornecimento de Lenha	10.519,13
	Gêneros Alimentícios	14.284,85
	Fornecimentos Diversos	5.624,51
	Aluguéis de Pastos e Pastoreios	24.297,97

TOTAL —

47.814.611,75

BALANÇO PATRIMONIAL DOS EXERCÍCIOS DE 1968 E 1969

Padronização de contas-Portaria n.º 8 de 7-1-56-M.V.O.P.

ANO ANTERIOR
1968-NCr\$

CONTAS DO PASSIVO

ANO CORRENTE
1969-NCr\$

678.987,91
139.894.998,97

142.616.634,60

2.420.149.196,23

5.183 — Credores de Bens de Terceiros
5.189 — Valores Passivos de Compensação Diversos

788 181 13
247 201 992 09

252 517 819 85

3 206 060 668 88

LUIS DIAS DE ALMEIDA
Chefe Oep. Contadoria
Contador-CRC-GB - 4219

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente de
Finanças

GEN. ANTONIO ALOLFO MANTA
Presidente

DEMONSTRATIVO DAS CONTAS DE RECEITAS E DESPEAS DE EMPREENDIMENTOS DIVERSOS

3.102 — DESPESAS DE EMPREENDIMENTOS DIVERSOS

1	— Pedreiras	723 578 47
5	— Serrarias	299 956 79
6	— Propriedades Agrícolas e Agropecuárias	35 390 14
7	— Explorações Florestais (Hórto)	846 169 04
9	— Armazéns Órgãos Abascedores de Pessoal	3 037 628 40
10	— Produção de Energia para Fornecimentos Exclusivo ao Público	408 052 83
11	— Tipografia	1 360 676 91
12	— Farmácia	283 088 08
13	— Oficina de Reparos de Veículos	3 936 344 15
14	— Outras	10 076 382 22
14-A	— Usinas para Tratamento de Dormentes, Oficinas Gerais, Fundação	
	Extração de Toras e Fábrica de Drenos	1 070 288 72
14-B	— Extração de Areia	10 488 96
15	— Hospitais	280 325 00
15-A	— Oleoduto	6 971 525 64
15-B	— Extração de Toras	99 463 81
16	— Produção Industrial	4 152 431 96
33	— Oficinas Gerais	176 968 28
50	— Fundação	216 305 73
60	— Fabricação Artefatos de Cimento	28 048 90
70	— Oficinas da Via Permanente	48 058 04
	Setor de Cooperativas	3 393 601 37
	Setor de Desenho e Impressão — A. G.	194 368 46
	Comissariado	800 635 58
	Departamento de Assistência ao Ferroviário	3 218 131 91
	Serviços Industriais	1 590 739 16
	Serviço Florestal	241 904 90
	Setor de Produção e Equipamento	691 211 81

TOTAL —

44 191 964 26

LUIS DIAS DE ALMEIDA
Chefe Dep. Contadoria
Contador-CRC-GB - 4219

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente de
Finanças

GEN. ANTONIO ALOLFO MANTA
Presidente

DEMONSTRAÇÃO DAS CONTAS

5.109 — FUNDOS DIVERSOS

1 —	Para Aumento de Capital		
1.1 —	Cota Parte do Imposto Único S/Combustíveis e Lubrificantes		177.704.554,35
2 —	Fundo para Atender Convênio com o SENAI		1.685.142,81
3 —	Outros Fundos		
	Fundo p/Renovação do Oleoduto	5.149.532,02	
	Fundo p/Expansão do Oleoduto	5.149.532,02	
	Fundo P/o Dep. de Assist. Ferrov.	4.210.750,77	
	Fundo Nacional de Invest. Ferrov.-FNIF	34.091.958,81	
	Fundo de Garantia de Tempo Serviço	29.442.311,96	
	Fundo p/Cons. e Rep. Patrim. Imob.	1.024.765,97	
	Fundo p/Acidentes	64.470,24	
	Fundo p/Invest. (Rev. v.Sucata)	6.282.553,13	
	Fundo de Educação — Estado M. Gerais	253.970,06	
	Fundo de Educação — Estado da Guanabara	562.124,94	
	Fundo Escola Prof. Engenheiro Rodovalho	179,29	
	Fundo Educação	6.847,07	
	Fundo de Assistência Social	746.324,62	
	Fundo p/Investimentos	2.274.260,27	
	Fundo Especial Moradia	99.228,87	
	Construção do trecho — Água Boa-Cianorte	2.900.000,00	
	Construção do trecho — Mafra-Lages	800.000,00	
	Remodelação do Trecho — Eng. Gutierrez-Guarapuava	100.000,00	
	Taxa do D.N.E.F.	100.779,22	
	Fundo p/Renovação de Pedreira	1.280,00	
	Fundo de Indeniz. Altiamento Ponte Rio Grande	154.197,04	
	Duodécimos Rec. Governo Federal	21.437,49	
	Convênio CPCAN	200.000,00	
	Fundo de Assist. ao Ferroviário	826.161,67	
	Fundo p/Aquisição Veículos Rodoviários	110.283,04	
	Fundo p/Construção Edifício da Rêde F.I.T.I.N.	163.290,00	
		13.607,00	
	Sub. União Aprov. Carvão Nacional	155.770,49	
	Fundo Modernização Via Permanente	202.275,09	95.107.891,08
	TOTAL — NCr\$		274.497.588,24

	ESTRADAS	5.045 — Débito	5.115 — Crédito
11 —	E. F. BRAGANÇA	1.016.836,70	
12 —	E. F. SÃO LUIS TERESINA		2.469.421,16
13 —	RÊDE DE VIAÇÃO CEARENSE		21.803.158,71
14 —	RÊDE FERROVIÁRIA NORDESTE		40.419.998,14
15 —	VIAÇÃO FERREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO		39.288.814,38
16 —	E. F. NAZARÉ		66.338,46
18 —	E. F. MADEIRA MAMORÉ		849.743,66
21 —	V. F. CENTRO-OESTE		84.248.409,19
22 —	E. F. LEOPOLDINA		57.648.550,90
23 —	E. F. CENTRAL DO BRASIL		318.636.394,89
31 —	E. F. SANTOS A JUNDIAI		91.893.173,93
32 —	E. F. NOROESTE DO BRASIL		54.135.481,90
41 —	R. V. PARANÁ-SANTA CATARINA		81.117.532,04
42 —	E. F. DONA TERESA CRISTINA		18.907.687,42
43 —	E. F. SANTA CATARINA		830.207,91
44 —	V. F. RIO GRANDE DO SUL		77.077.594,55
50 —	ADMINISTRAÇÃO GERAL	1.063.193.441,61	
		1.064.210.278,31	889.392.507,24

LUIS DIAS DE ALMEIDA
Chefe Dep. Contadoria
Contador-CRC-GB - 4219

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente de
Finanças

GEN. ANTONIO ADOLFO MANTA
Presidente



2246/70	382.0981 R382	da
AUTOR		
2246/70	385.0981 R382	
<u>Relatório anual da rede Ferroviária S.A. - 1969</u>		
AUTOR		
ria S.A. - 1969		
TÍTULO		
Devolver em	NOME DO LEITOR	

2246/70

382.0981
R382

Relatório anual da rede ferroviária S/A
1969

