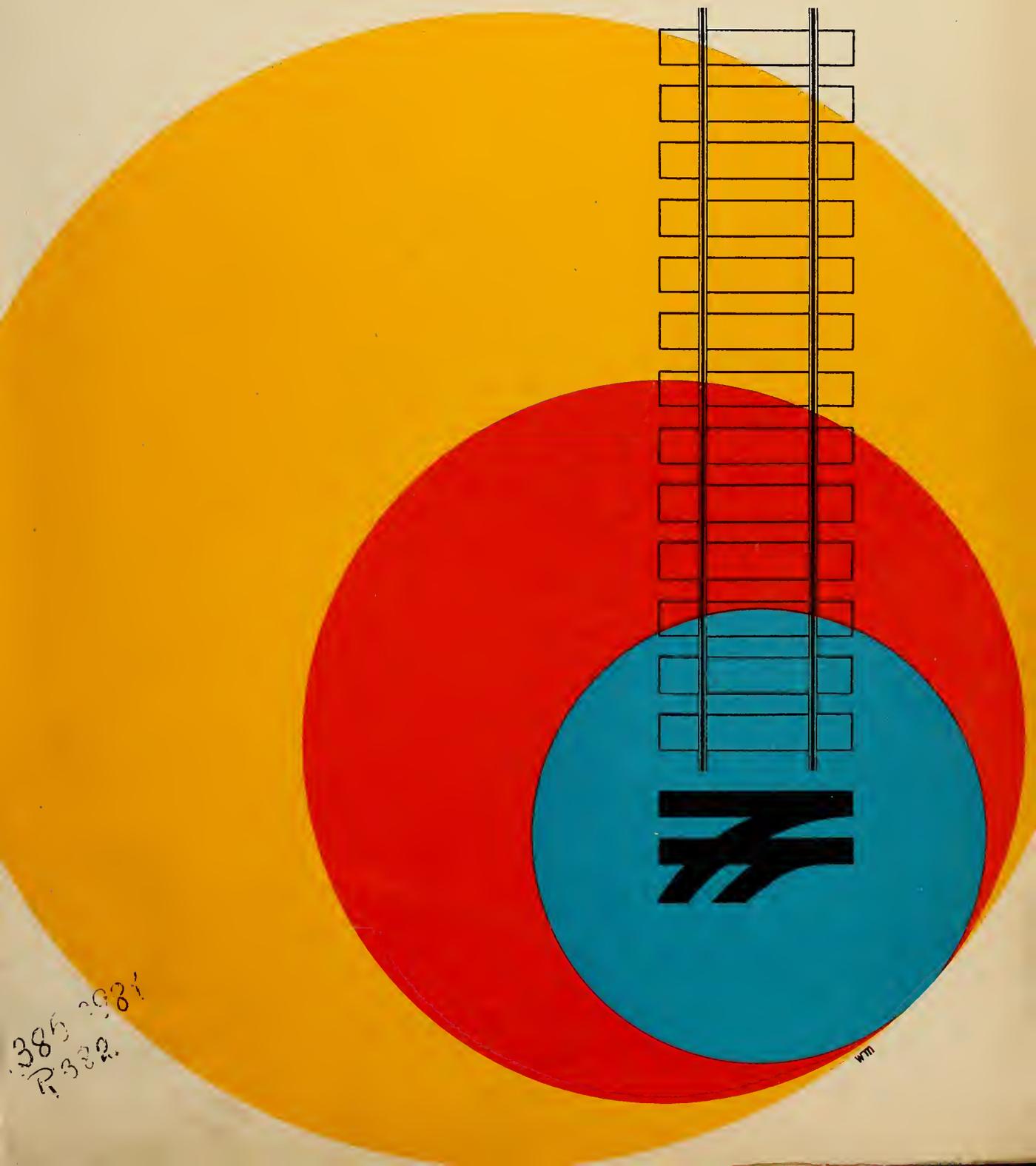


RÊDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A.

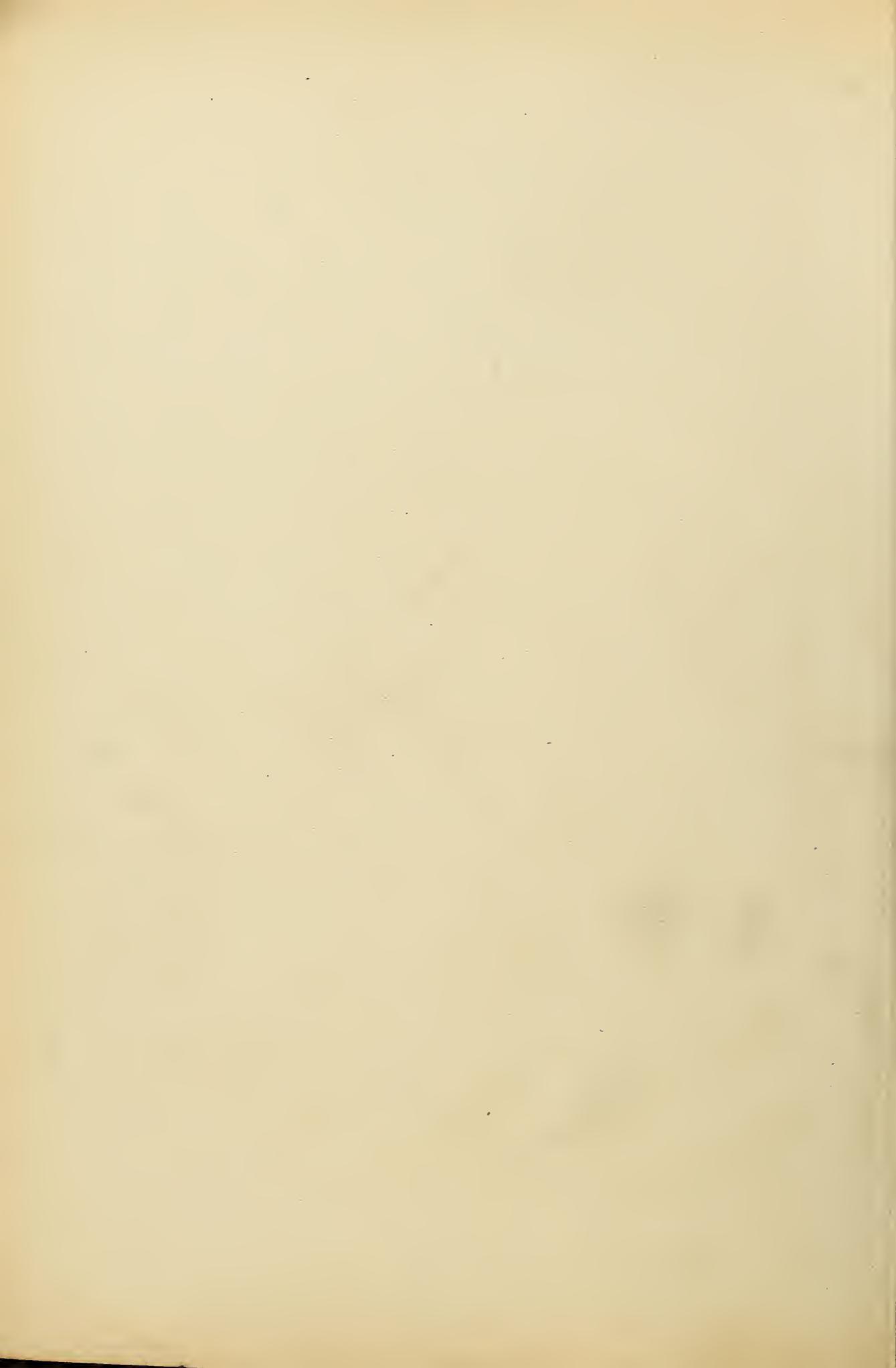
RELATÓRIO ANUAL

1970



385 2981
R-332

W71



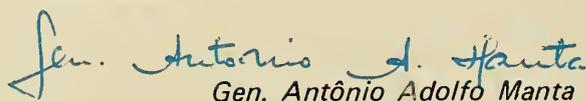


SENHORES ACIONISTAS

Em cumprimento aos preceitos legais e estatutários, a Diretoria da Rêde Ferroviária Federal S.A. submete à aprovação da Assembléia Geral de Acionistas o Relatório das atividades do ano de 1970, bem como o Balanço Geral e o Demonstrativo da Conta de Lucros e Perdas.

Rio de Janeiro, 17 de março de 1971

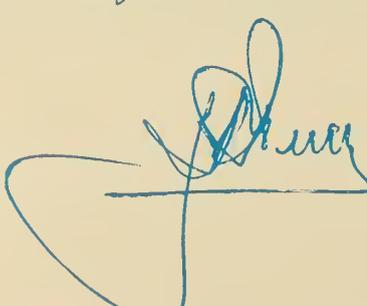
Presidente:

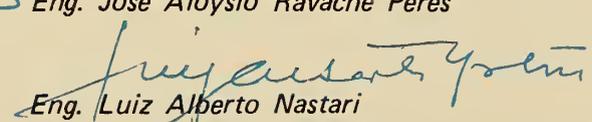

Gen. Antônio Adolfo Manta

Diretores:


Eng. Bento José de Lima Netto


Eng. Horácio Madureira


Eng. José Aloysio Ravache Peres


Eng. Luiz Alberto Nastari


Eng. Pedro Affonso da Rocha Santos


Cel-Eng. Waldo Sette de Albuquerque

385.0981
R382

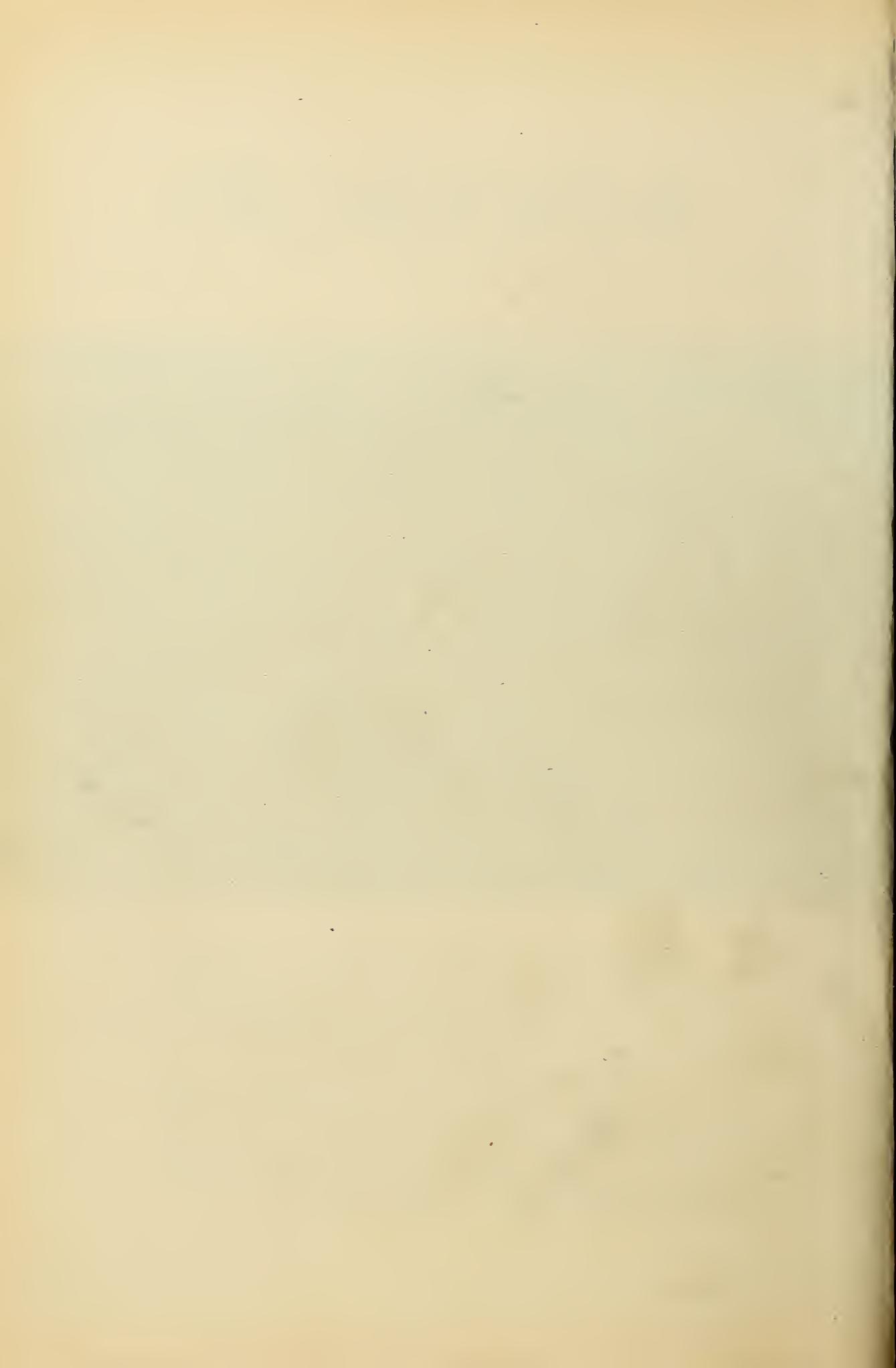
2375 14 1271

INTRODUÇÃO

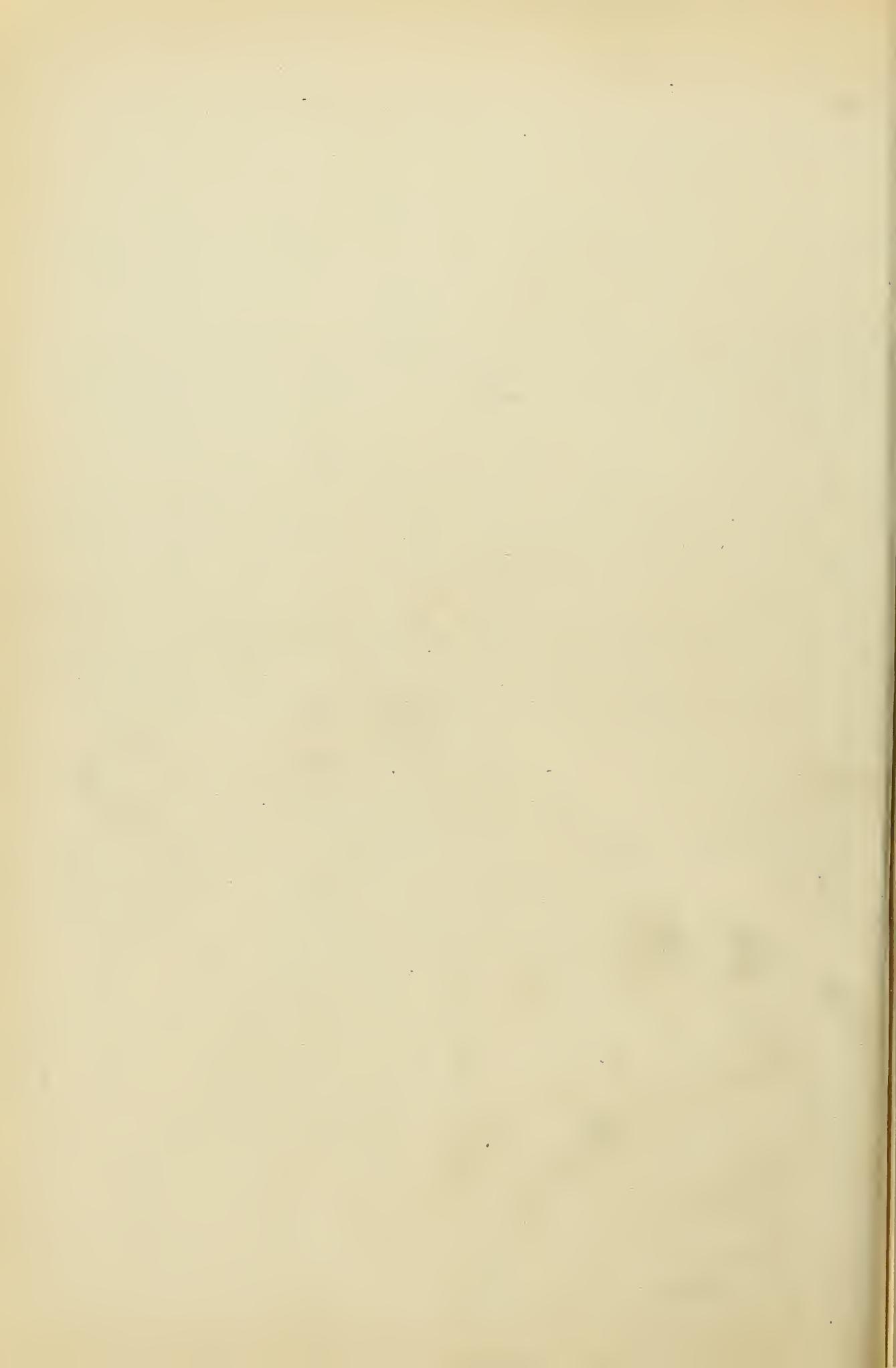


Ao completar seu décimo terceiro ano de existência, a Rêde Ferroviária Federal S.A. teve a satisfação de ver duplicado o transporte de carga e triplicada a produtividade de pessoal registrados em 1957; os quatro últimos exercícios foram responsáveis por 44% e 49%, respectivamente, daqueles significativos acréscimos.

Os resultados obtidos no ano de 1970 estão expressos a seguir e sintetizam o esforço conjugado de todos os empregados da Empresa para vencer a batalha de recuperação do sistema ferroviário federal, cujo equilíbrio financeiro, em face da reformulação de métodos administrativos e operacionais implantada, do amplo programa de investimentos deflagrado e dos vultosos contratos de transporte celebrados, passou a ser previsto para o próximo quinquênio.







ÁREA DE ENGENHARIA

Concentrado seus recursos de investimentos em projetos de maior rentabilidade, a Empresa pôde ultimar obras há muito necessárias, iniciar trabalhos para execução a curto prazo e, melhor se aparelhando, racionalizar sua metodologia de operação e de manutenção.

MELHORIA DE TRAÇADO

variantes do ramal de são paulo

Em 1970 foram concluídos os seguintes trechos:

Pinheiral — Volta Redonda	13 km	
Queluz — Lavrinhas	17 km	
Lavrinhas — Cruzeiro	6 km	
Cruzeiro — Cachoeira Paulista	12 km	
Marechal Jardim	<u>2 km</u>	50 km

O término dessas cinco variantes marca o encerramento de longo ciclo de retificações na ligação Rio—São Paulo, totalizando 303 km, que causou, além de encurtamento de 63 km, melhoria nas condições técnicas, reduzindo a resistência da linha e permitindo velocidades de 120 km por hora, com acréscimo de 60% na capacidade de tração. A via permanente foi assentada em dormentes de concreto RS, com trilhos soldados em toda extensão entre estações.

variante lins-araçatuba

Com a entrada em operação dos trechos

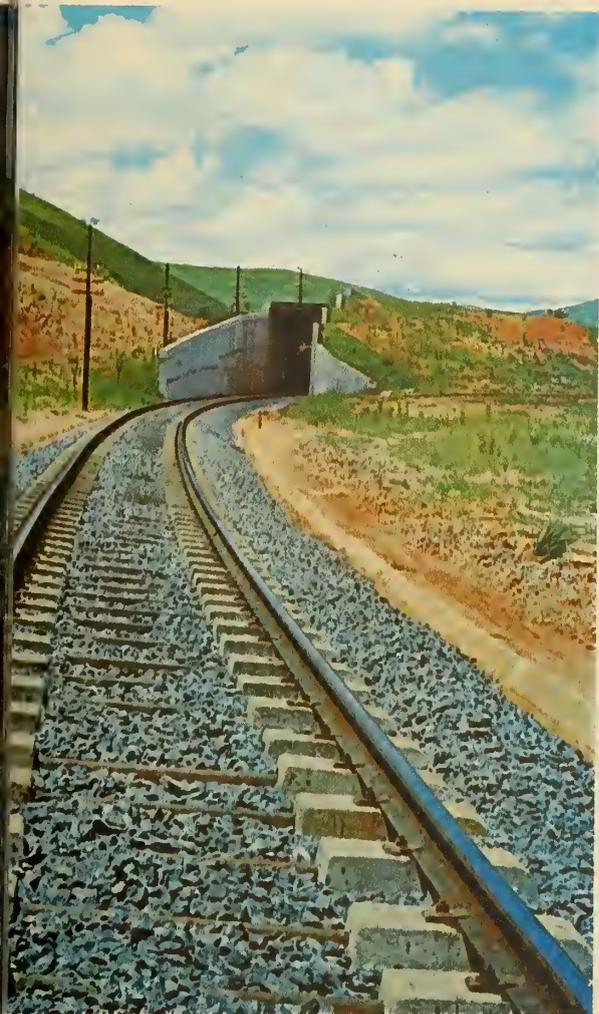
Guaiçara — Promissão	13 km	
Promissão— Avanhadava	12 km	
Penápolis — Avanhadava	<u>15 km</u>	40 km,



concluíram-se os trabalhos da Variante Lins—Araçatuba, que encurtou 29 km o primitivo traçado de 129 km e duplicou a velocidade dos trens, acarretando, com outras medidas operacionais, redução de mais de quatro horas no percurso Bauru—Corumbá.

variante santa maria-canabarro

Com 20 km de extensão, permitirá a referida variante, a triplicação da capacidade de tração e a duplicação da velocidade em importante trecho da 13a. Divisão — Rio Grandé do Sul. A obra está em fase de conclusão, já tendo sido abertos ao tráfego 13 km de linha. Em 1970 os trabalhos abrangeram, também, a perfuração de 185 m em túnel de 470 m de extensão.



variante de cachoeira

Esta variante de 80 km entre Pertile e Ramiz Galvão possibilitará a redução de 17 km no percurso atual, com duplicação da velocidade e triplicação da capacidade de tração, num dos últimos trechos de condições pesadas ao tráfego ferroviário entre Pôrto Alegre e Santa Maria. Sua conclusão está prevista para 1972, tendo sido, em 1970, executados 29% da obra.

NOVAS LINHAS E PROJETOS

ramal de acesso ao pôrto de rio grande

A ligação entre Quinta e 4a. Seção da Barra do Rio Grande constitui a parte ferroviária do Plano Integrado do Sistema de Transporte para expansão do pôrto sulino. A construção do ramal de 13 km de extensão, iniciada em fins de 1970, tem sua conclusão prevista para o primeiro semestre de 1971.

alargamento de bitola e eletrificação do

trecho penha circular-duque de caxias

O assentamento de duas novas linhas eletrificadas de bitola larga, com a relocação das duas de bitola estreita da 7a. Divisão — Leopoldina, nos 7 km entre Penha Circular e Duque de Caxias, está chegando a seu têrmo, com a conclusão das obras de engenharia civil e com o assentamento da superestrutura da via permanente. Foram, assim, terminadas, além das pontes sôbre o rio Meriti, as estações de Brás de Pina, Cordovil, Lucas, Vigário Geral e Caxias, que, substituindo velhos edifícios, já passaram a atender aos usuários da 7a. Divisão — Leopoldina. Os trabalhos de eletrificação estão em fase final, devendo o trecho ser aberto ao tráfego no primeiro semestre de 1971.

construção das linhas 5 e 6

A execução de duas novas linhas entre D. Pedro II e São Cristovão virá possibilitar a melhoria da circulação das unidades elétricas nos subúrbios do Rio de Janeiro e, especialmente, a unificação dos subúrbios eletrificados das áreas da 6a. Divisão — Central e da 7a. Divisão — Leopoldina, cujos usuários poderão atingir diretamente a estação de D. Pedro II.

Com tal objetivo, a construção de um conjunto de viadutos e pontes sôbre a Rua Figueira de Melo, rio Trapicheiro e Rua São Cristovão foi atacada, prevendo-se seu término para o segundo semestre de 1971.

mudança de sistema de tração na serra do

mar (santos-são paulo)

Êste serviço, de grande porte e que envolve complexos trabalhos de via permanente, obras d'arte, sinalização e eletrificação e material de

tração especial com cremalheira retrátil, será efetuado em duas etapas. Atualmente os trabalhos estão sendo desenvolvidos em sua primeira fase que, com a utilização da chamada linha da Serra Velha, possibilitará a duplicação da capacidade de transporte, sem as atuais restrições à lotação e ao gabarito dos vagões de carga e com substancial redução do tempo de percurso. Foram iniciadas as construções dos novos viadutos da Grotá Funda e da Ponte Sêca, da ponte sôbre o rio Mogi e de galerias nos pátios de Paranapiacaba e Raiz da Serra. Estão, ainda, sendo preparados os pátios auxiliares de Campo Grande e Rio Grande, tanto no que diz respeito à via permanente, quanto à eletrificação e sinalização. Foram, também, colocadas, no Japão, as encomendas das oito locomotivas, subestações e cremalheiras necessárias.

projeto mbr

Para atender ao projeto de exportação de 12.000.000 t/ano de minério de ferro pela Baía de Sepetiba, elaboraram-se os necessários estudos para a execução do ramal de acesso às Minas de Águas Claras (19km), para conclusão da ligação Japeri — Brisa-Mar (98 km) e para melhoramentos de 26 km do traçado entre Brisa-Mar e o km 96 do Ramal de Mangaratiba, além do refôrço de pontes, alargamento de túneis, ampliação de pátios e consolidação da linha entre Japeri e Ibirité; foi dimensionada uma frota de 80 locomotivas e 1.340 vagões para o transporte que deverá ter início em 1974, segundo contrato celebrado com a Mineração Brasileiras Reunidas S.A. A Rêde investirá no projeto mais de US\$ 120 milhões, contando, além da participação do Tesouro e de seus próprios recursos, com financiamentos do Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento e do Eximbank.

nova ligação japeri-arará

Foram concluídos, e aprovados pelo BNDE com vistas a financiamento, o estudo de viabilidade e o projeto de engenharia desta nova ligação de 62 km, que busca, além da melhoria técnica do traçado existente, maior racionalização da operação ferroviária, com ampliação da capacidade de tráfego, substancial redução nos custos de transporte e separação dos fluxos de carga do serviço suburbano. O projeto elimina, por viaduto, o atual cruzamento em nível, na Avenida Brasil, dos trens que demandam ao pátio de minério de ferro e carvão do Arará.

terminal de embiruçu

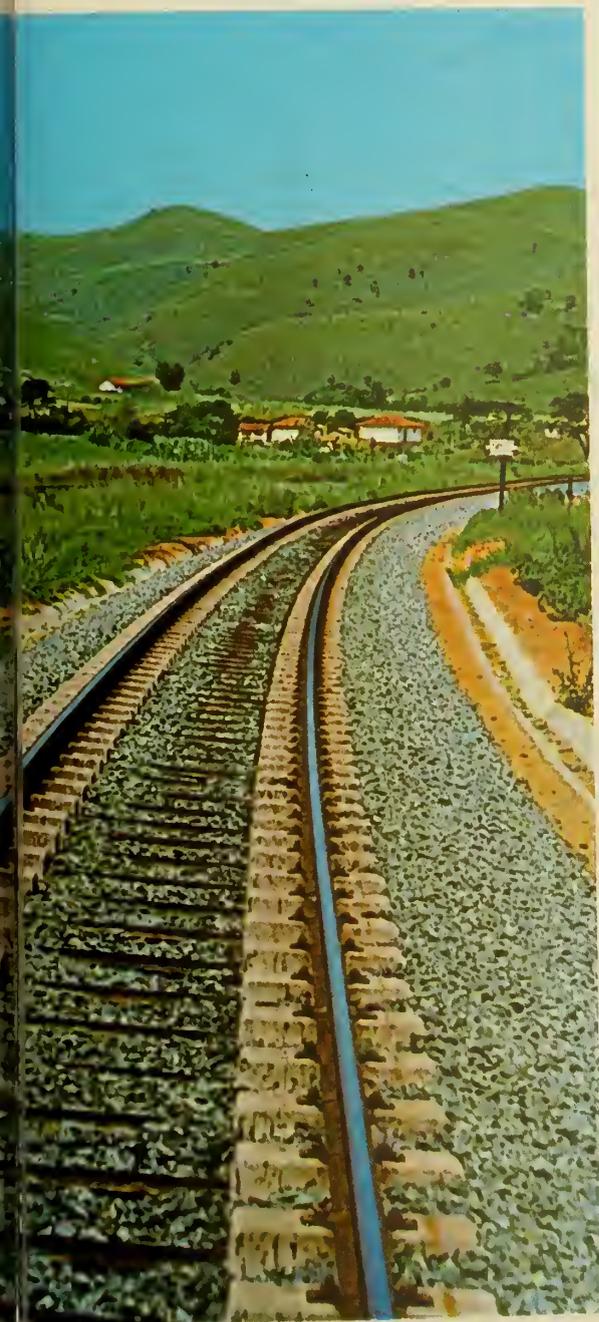
O terminal ferroviário de Embiruçu, na 5a. Divisão — Centro-Oeste, interligado por oleoduto com a Refinaria Gabriel Passos, possibilita o

abastecimento de derivados de petróleo às regiões do Triângulo Mineiro, Goiás, Brasília, Ribeirão Preto, Ipatinga e Governador Valadares, atendidas sempre pelas linhas de bitola estreita. Em 1970 foi concluído o acesso a Embiruçu, também em bitola larga, através da linha da Central; iniciaram-se as obras para permitir, ainda, o escoamento ferroviário da produção de gás liquefeito de petróleo.



VIA PERMANENTE

Dentro do Grande Plano Quinquenal de Remodelação da Via Permanente, mais 1.132 km de linha foram remodelados com substituição de 1.000 km de trilhos. Nos serviços de conserva e remodelação de via



aplicaram-se 4.290.000 dormentes, dos quais 1.005.000 imunizados nas 12 instalações da Rêde e consumidos 1.200.000 m³ de lastro de pedra. Com a entrada em funcionamento de mais uma instalação na 13a. Divisão — Rio Grande do Sul, passou a Empresa a contar com cinco estaleiros de soldagem elétrica de trilhos, tendo sido soldados, no ano, inclusive aluminotêrmicamente, 894 km de trilhos.

Visando à redução dos custos de manutenção da linha, além da implantação do método de conserva cíclica programada em quatro residências-pilôto, foi dado início à primeira etapa de grande plano de mecanização da via, com a colocação de encomendas de um parque de equipamentos constituídos, entre outras, por 7 socadoras—niveladoras—puxadoras, 11 socadoras—niveladoras, 10 reguladoras de lastro, 1 socadora de chaves, 3 carros—contrôle, 159 socadoras individuais, 135 trefonadoras, 116 autos de linha com 3 reboques, 47 autos de linha com grua, 7 tratores e 8 pás carregadoras.

O resultado imediato dos melhoramentos introduzidos na via permanente pode ser avaliado, em relação a 1969, pela redução de 17% no número de acidentes de tráfego devido a deficiências da linha.

OLEODUTO

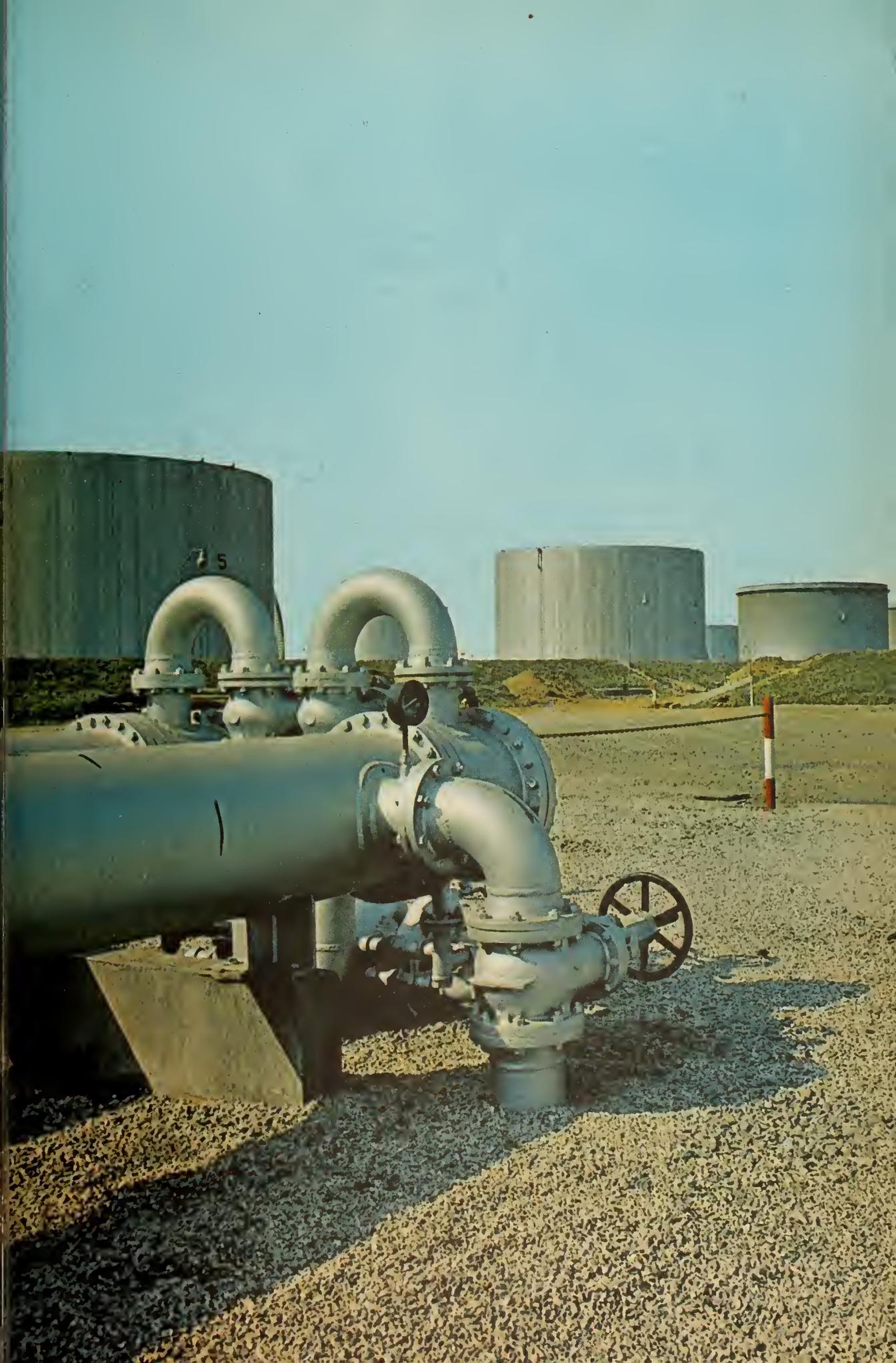
Foi constituído, e entrou em operação na 9a. Divisão — Santos-Jundiaí, nôvo oleoduto de 14 km, com 8 5/8 " , para transporte de nafta do pôrto de Santos à Fábrica da União Carbide, em Cubatão. Passou, também a ser efetuado o transporte de gás liquefeito de petróleo entre a baixada e o planalto paulista, com a conclusão da adaptação introduzida na 2a. linha de produtos claros. Tiveram prosseguimento, na linha de claros, as obras de aumento de vazão, instalação de estação booster no alto da serra e de compressores para limpeza da linha na estação de aquecimento do km 41, cujo término está previsto para 1971.

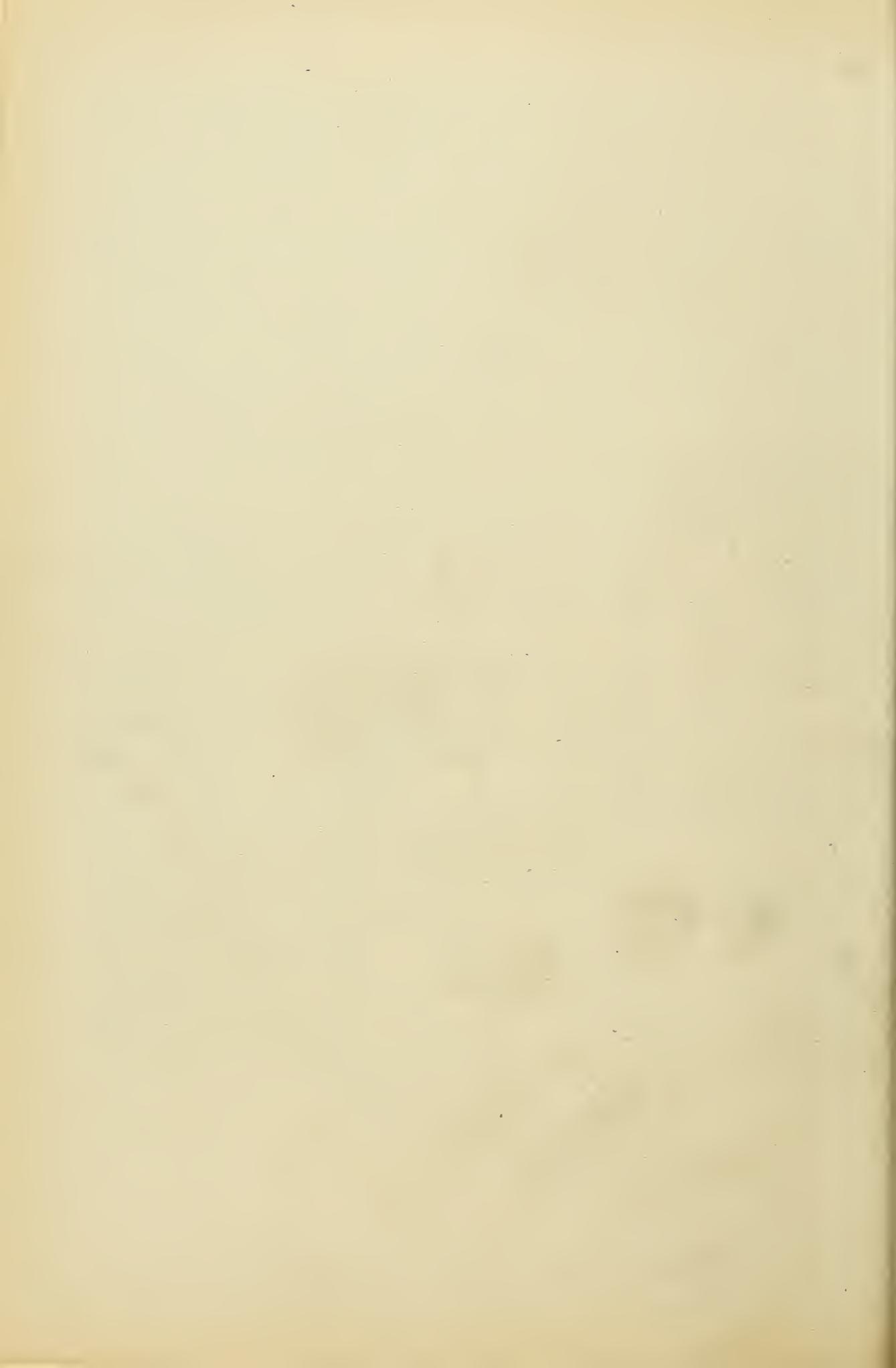
Concluíram-se os projetos de duas novas linhas de oleoduto: uma de 7.600 m, para o transporte de gás liquefeito de petróleo do Terminal de Utinga às instalações da Ultragas e Supergasbrás, e outra de 9.200 m, para o escoamento de nafta entre Utinga e a Petroquímica União, em Capuava.

OBRAS DIVERSAS

pátio da lapa (são paulo)

Com as obras de retificação do rio Tieté e construção da nova ponte ferroviária, mister se fêz um total levante e relocação das linhas dêsse pátio da 9a. Divisão — Santos-Jundiaí, com implicações na rêde aérea





e sinalização. A conclusão dos trabalhos estender-se-á ao segundo semestre de 1971.

pátio de santos (são paulo)

Para reaparelhamento e ampliação do pátio de Santos foram iniciados os trabalhos de assentamento das novas linhas, adquiridos os equipamentos de via permanente necessários bem como importada uma nova balança eletrônica para pesar vagões em trânsito. Visando à melhoria da operação ferroviária, está em projeto o acesso à margem esquerda do estuário de Santos.

pátio terminal de engº são paulo (são paulo)

Este pátio integra o conjunto de obras programado para melhor interligação entre o Rio e São Paulo e permitirá, em seus 10 km de linhas, um atendimento diário de 3.200 vagões, dos quais 1.800 para containers. Procedidas às desapropriações necessárias, os trabalhos foram contratados, estando a sua conclusão prevista para fins de 1971.

pátio terminal de arará (rio de janeiro)

Este grande terminal, projetado para operar 5.400 vagões por dia em seus 15 km de linhas, atenderá, não só à carga geral procedente de Belo Horizonte e São Paulo, como, também, aos produtos de exportação e importação, inclusive minério de ferro, carvão e carga containerizada.

Foram realizadas, em convênio, as complexas desapropriações da área e efetuadas as concorrências de adjudicação dos trabalhos, os quais se estenderão até 1972.

terminal de passageiros de pôrto alegre

O terminal ferroviário de Pôrto Alegre integrará arquitetonicamente a estação de passageiros aos escritórios centrais da 13a. Divisão — Rio Grande do Sul, hoje disseminados em vários edifícios da capital gaúcha.

Como primeira etapa, ficaram concluídas, em 1970, a adaptação de um prédio para atender aos usuários e às encomendas e, a construção de duas plataformas cobertas de 290 m de comprimento cada uma, com todos os requisitos necessários a uma eficiente operação ferroviária; estão em andamento os trabalhos de complementação das linhas de manobra do pátio e ligação com o ramal portuário, assim como a construção das passagens de acesso ao Cais do Pôrto. O edifício dos escritórios centrais, com 22.000 m² de área construída, teve ultimadas as obras estruturais e de alvenaria, estando em fase de conclusão o revestimento interno e externo.

estação rodoferroviária de Curitiba

A Prefeitura Municipal de Curitiba, em convênio com a RFFSA, está construindo a estação conjugada rodoferroviária de Curitiba, com o objetivo de integrar as duas atuais estações, presentemente distantes e insuficientes para racional atendimento da demanda de transporte. O Convênio possibilitou, também sem ônus para a Empresa, a construção de um viaduto sobre o atual pátio de carga de Curitiba, evitando-se os inconvenientes de cruzamento de nível em região de intensa movimentação.

armazéns e estações

Nos serviços suburbanos, além daquelas integrantes do trecho Penha Circular — Duque de Caxias, concluíram-se as novas estações de Benjamim do Monte, no Rio, e Vila Matilde, em São Paulo.

Na 11a. Divisão — Paraná-Santa Catarina foram entregues à operação as novas estações de Maringá e de Capinzal.

oficinas e postos

Foram introduzidos melhoramentos, ampliadas e reequipadas as Oficinas de Divinópolis, Praia Formosa, Curitiba, Augusto Pestana, Edgard Werneck, Bauru, Otávio Lima, Pôrto Nôvo, Bicas, Imbetiba, Ponta Grossa e Jaboatão. Entre os depósitos e postos, receberam melhoramentos os de Campo Grande, Bauru, Prudente, São Geraldo, Uruguai, Bagé, Rio Grande, Iguatu, Triângulo e Maceió.

obras d'arte

Destacam-se, entre as obras de arte concluídas no exercício, as pontes rodoferroviárias sobre o rio Potengi (606 m), na 3a. Divisão — Nordeste e sobre o rio Santa Maria (242m), na 13a. Divisão — Rio Grande do Sul.

SINALIZAÇÃO E LICENCIAMENTO

Na seqüência do programa de implantação de equipamentos de comando de tráfego centralizado, salientam-se, no ano de 1970, as seguintes atividades:

- estágio final de conclusão da instalação do CTC nos trechos Lafaiete - Casa de Pedra e Bangu - Matadouro;
- prosseguimento da reforma do CTC no trecho Três Rios — Lafaiete;



- prosseguimento da instalação do CTC no trecho Mogi das Cruzes – Sebastião Gualberto;
- prosseguimento da implantação do CTC “cab-signal” e “speed control” na 9a. Divisão – Santos - Jundiaí;
- início de montagem e instalação do CTC na Variante Pinheiral – Volta Redonda;
- aquisição de equipamentos para implantação do CTC no trecho Triagem – Duque de Caxias.

ELETRIFICAÇÃO

Foram realizados serviços integrados, no sentido de melhorar a eficiência dos atuais sistemas instalados, como segue:

a) na Regional Centro

- reforma da rede aérea no trecho São Vicente – Barra Mansa, para conversão da tensão de 1.500 V para 3.000 V;
- conclusão da montagem das novas subestações retificadoras de Afra e Glicério;
- conclusão da instalação da subestação retificadora de Betim, entre Belo Horizonte e Divinópolis;
- duplicação da linha de 4,4 KV destinada ao serviço de sinalização e ao sistema de comando das seccionadoras dos subúrbios do Rio;
- refôrço de 9.000 KW no sistema eletrificado do subúrbio com a operação da subestação de Benfica;
- conclusão da ligação do sistema de 132 KV na abaixadora de Barra do Pirai;
- em conclusão a montagem da subestação de Vieira Cortez, com capacidade de 4.000 KW;
- em conclusão o novo trecho eletrificado Penha Circular – Duque de Caxias;
- prosseguimento do refôrço de 120 km das redes aéreas do subúrbio do Rio de Janeiro.

b) na Regional Centro-Sul

- início dos serviços de implantação da eletrificação do trecho da Serra do Mar, da 9a. Divisão – Santos-Jundiaí, já locada à rede aérea e assinados os contratos referentes ao fornecimento de subestação, locomotivas e cremalheiras;
- iniciada a substituição dos retificadores a vapor de mercúrio da estação de Gaieiras, por novos retificadores de silício.



TELECOMUNICAÇÃO

Cumprindo o Plano Integrado de Telecomunicação da Empresa, no ano de 1970 foi completado o projeto da Administração Geral, que agora interliga Rio-Fortaleza-Recife-Salvador-Curitiba-Pôrto Alegre-Tubarão e Bauru.

Fiéis aos padrões especificados pela Administração Geral da Empresa foram ainda:

- a) na Regional Nordeste
 - completada a reforma da linha aérea nos trechos Recife—Maceió e Salvador — Rio Real;
 - iniciado o serviço de construção de linhas no trecho Recife-Souza;
 - instalado o serviço de rádio em SSB em 10 estações da 1a. Divisão Maranhão—Piauí e 2a. Divisão — Cearense.
- b) na Regional Centro
 - instalada discagem direta entre as centrais telefônicas de Belo Horizonte—Divinópolis e Lavras e concluída a ligação telegráfica entre essas localidades, com a instalação de seis teleimpressoras, funcionando ponto a ponto;
 - concluída a instalação, em 290 km, do equipamento de chamada seletiva do tipo descentralizada, interligando as centrais telefônicas automáticas de Lafaiete, Juiz de Fora, Três Rios e Congonhas;
 - iniciados os serviços de implantação do sistema de ligações telegráficas e telefônicas nos trechos Rio—Campos e Rio—Três Rios;
 - em fase de instalação as estações de rádio em SSB em Belo Horizonte—Goiânia—Brasília e Barra Mansa;
 - prosseguimento dos trabalhos de implantação das linhas físicas nas variantes do Ramal de São Paulo;
 - conclusão dos estudos referentes ao sistema de telecomunicações da Central do Brasil que permitirá a interligação, em telefonia e telegrafia automática, do Rio de Janeiro com os centros ferroviários mais importantes daquela Divisão, tais como Belo Horizonte, São Paulo, Juiz de Fora, Barra do Piraf, Lafaiete, Barra Mansa e estações intermediárias;
 - reformadas 368 km de linhas de comunicação.
- c) na Regional Centro—Sul
 - iniciados os estudos para implantação do sistema telefônico, interligando locomotivas a postos de controle do CTC da 9a. Divisão—Santos-Jundiá;
 - prosseguimento da instalação do sistema de telegrafia automática, interligando Bauru—Três Lagoas—Campo Grande e Corumbá.
- d) na Regional Sul
 - conclusão da instalação de sete centrais telex em Curitiba, Ponta

- Grossa, Londrina, União de Vitória, Pôrto Alegre, Cruz Alta e Santa Maria;
- conclusão da instalação do sistema "carrier" telefônico, interligando Pôrto Alegre, Santa Maria, Cruz Alta, Bagé e Cacequi;
 - conclusão do sistema rádio em SSB com a instalação de 11 estações, interligando a sede da Regional com as sedes das Divisões e principais estações ferroviárias do sistema regional;
 - prosseguimento da montagem da rede VHF para interligação telegráfica e telefônica entre as estações ferroviárias mais importantes do trecho Ponta Grossa—Curitiba—Paranaguá.

MATERIAL DE TRANSPORTE

O parque de material rodante e de tração foi acrescido e melhorado em 1970, como segue, assinaladas ainda as encomendas colocadas:

- construídas duas locomotivas diesel-elétricas, de manobra, em oficinas da 6a. Divisão—Central;
- recebidas três locomotivas diesel-elétricas, tipo B-12, completando o lote de nove adquiridas à Companhia Vale do Rio Dôce;
- recebida uma locomotiva, tipo U-10-B, das 80 encomendadas à General Electric;
- modernizadas três locomotivas diesel-elétricas;
- em fabricação 179 locomotivas diesel-elétricas, sendo 100 do tipo G-22 e 79 do tipo GE-U-10-B;
- construídos, em oficinas da Rêde, 65 vagões diversos;
- recebidos 472 vagões—graneleiro;
- recebidos 30 vagões—tanque de 43.000 m³;
- remodelados e modernizados 140 vagões, em oficinas da Rêde;
- adaptadas coberturas móveis em 97 vagões abertos;
- adaptadas escotilhas na cobertura de 92 vagões para transporte de cereais a granel;
- adaptados 208 vagões fechados ao transporte de cereais a granel;
- transformados 15 vagões em unidades isotérmicas;
- em fabricação 153 vagões fechados graneleiros;
- em fabricação 100 vagões para transporte de açúcar a granel;
- em fabricação 50 vagões para transporte de minério de ferro;
- em encomenda 100 vagões hopper—abertos, para minérios;
- em encomenda 100 vagões—gôndola, "car dumper" para minério;
- em encomenda 17 vagões para transporte de automóveis;
- em encomenda outros 2.000 vagões diversos;
- recebidos seis carros de aço inoxidável, tipo BUDD;
- construídos, em oficina da Rêde, 12 carros de passageiros;
- modernizados três trens—unidade elétricas (9 carros) para serviço suburbano;
- construídos quatro autos de linha, em oficina da Rêde;
- adaptadas 11 Rurais Willys para circulação na via férrea;
- conversão de freios em 184 vagões, 98 carros e 5 locomotivas.



ÁREA ADMINISTRATIVA

PESSOAL

enquadramento

Com o Plano Simplificado de Classificação de Cargos ocorreu a necessária padronização na classificação vigente na Empresa, do Maranhão ao Rio Grande do Sul e foi processada a dinâmica de funcionamento de suas normas e seus processos de melhoria salarial por antiguidade e por merecimento. Iniciou-se em 1970 a uniformização dos critérios na concessão de direitos e vantagens, emitindo-se, entre outras, normas de substituição ou interinidade, de processamento das aposentadorias pelo Tesouro Nacional, dos pagamentos de complementações legais a cargo da Rêde devidas ao servidor público em gozo de auxílio—doença pelo INPS, de estudo dos desvios funcionais e da padronização das legendas de folhas de pagamento.

O Decreto—lei nº 817/69, de 05/09/69, cujo advento decorreu de sugestões da Empresa, veio propiciar a elaboração, pelos órgãos de pessoal da Rêde, dos trabalhos de enquadramentos definitivos, revisões de classificação e de promoções e acessos em quadros mistos, eis que compostos de servidores públicos da administração direta e autárquicos.

Assim é que, em 18 de junho de 1970, o Poder Executivo, pelos Decretos nºs. 66.739/66.757, aprovou, não só os enquadramentos definitivos das antigas Estradas de Ferro Leopoldina e Estrada de Ferro Ilhéus, como as alterações de classificação dos servidores cedidos das demais Divisões da Empresa, permitindo desta forma, fôsse iniciada a atualização das promoções e dos acessos dêsse pessoal, nos seus respectivos quadros.

efetivo

À se encerrar o exercício de 1970, era de 124.833 o número de empregados da Empresa, tendo havido, durante o ano, uma redução de 1.363 servidores, acusando o efetivo atual uma diminuição de mais de 30.000 homens sôbre o quadro existente no início de 1964. Conquanto o atual efetivo de pessoal seja inferior ao Quadro Industrial de 131.000 cargos,

fixado em 1967, a Empresa, reconhecendo que doravante a redução se processará em ritmo mais lento, dimensionou nova meta, isto é, 115.000 cargos, que espera atingir em cinco anos, mercê da racionalização de seus métodos de trabalho e da mecanização de seus serviços. A despesa com pessoal, incluídos os encargos sociais, cresceu de apenas 17% e sua participação na despesa total de gestão foi reduzida de 69% para 67%, menor índice atingido pela Empresa.

produtividade

A evolução, demonstrada a seguir, indica que a redução de efetivo de 19% foi sobrepujada com um significativo aumento na produtividade de 85%, em relação ao ano de 1963:

A N O	EMPREGADOS		PRODUTIVIDADE	
	Número	Evolução	tkm/Empr.	Evolução
1963	154.854	100	54.400	100
1964	154.354	100	57.700	106
1965	146.699	95	65.000	119
1966	138.587	90	72.500	133
1967	133.384	86	73.900	136
1968	128.269	83	84.700	156
1969	126.196	82	95.100	175
1970	124.833	81	100.900	185

formação

Na área do desenvolvimento do pessoal, foram treinados 13.816 servidores (11% do efetivo total) nos vários campos de atividades desempenhadas pela Rêde, além de reuniões de orientação cobrindo setores técnicos. Iniciou-se, também, a elaboração do Plano Integrado de Desenvolvimento de Pessoal, que consolidará as normas reguladoras da área, complementando o Plano Simplificado de Classificação de Cargos e oferecendo as diretrizes gerais da política de capacitação dos recursos humanos da Empresa, as normas para a aprendizagem industrial e treinamento e, ainda, as normas para recrutamento e seleção. Um grande passo para integrar e racionalizar o desenvolvimento de pessoal foi dado em 1970 com a criação de 20 Centros de Formação Profissional, reunindo aprendizagem industrial, treinamento, recrutamento e seleção de pessoal. Os primeiros sete Centros já estão em fase de implantação.

REFORMULAÇÃO DE MÉTODOS

A colaboração da Société Française d'Études et de Réalisations Ferroviaires — SOFRERAIL na implantação de modernos métodos de trabalho, de modo a tornar a operação ferroviária mais eficaz e econômica, já apresentou seus reflexos também na área administrativa. Um novo plano de contas, de profunda repercussão em todos os setores da Empresa, foi elaborado para mais precisa apropriação de custos dos transportes e melhor controle de gestão. O levantamento, a análise e a interpretação das informações estatísticas constituíram objeto de cuidadoso estudo, do qual resultou um plano estatístico geral, em implantação, com padronização da codificação de estações, mercadorias, tarifas e vagões, como modificações no "despacho ferroviário" e na sistemática de encaminhamento e apuração, tudo visando à obtenção, em tempo hábil, dos dados necessários à administração da Empresa.

PROCESSAMENTO DE DADOS

A criação de um departamento normativo na Administração Geral e a concentração, nas Superintendências Regionais, das funções executivas de processamento eletrônico de dados anteriormente desenvolvidas em âmbito divisional, vieram assegurar a integração de critérios e rotinas de trabalho, bem como propiciar melhor aproveitamento da mão-de-obra qualificada e mais racional utilização do equipamento. Os cinco computadores que suprem as necessidades de sete Divisões e da Administração Geral passaram a estender sua aplicação, tradicionalmente dirigida às rotinas administrativas de contabilidade, estatística e pessoal, às atividades operacionais de controle de vagões, desempenho de locomotivas e controle de estoque.

PATRIMÔNIO

O vultoso patrimônio da Rede foi colocado sob a supervisão e controle da Superintendência de Patrimônio, criada para desenvolver, além dessa ação normativa, as atribuições da Urbanizadora Ferroviária S.A., cuja liquidação foi processada no ano de 1970. Levou-se a efeito um programa de arrolamento de bens patrimoniais e a conseqüente implantação do respectivo cadastro será iniciada em 1971.

RACIONALIZAÇÃO

A desmobilização de recursos financeiros aplicados em estoques de material de baixa rotatividade tem sido uma das políticas da Empresa. O combate às causas dessa anomalia levou a RFFSA a empreender um amplo programa de classificação, especificação e codificação de materiais, cuja execução foi incrementada no ano de 1970. A venda de

sucata e o remanejamento de materiais disponíveis proporcionaram apreciáveis economias.

Confiando ao sistema bancário a execução de seus pagamentos até de pessoal e a transferência do produto de sua arrecadação, a Empresa procurou reduzir seus custos administrativos, esforço esse que foi aplicado também à área operacional com a criação de uma Assessoria de Custos de Transportes.

O projeto de unificação dos serviços assistenciais da Empresa na área da Guanabara e na de Belo Horizonte encontra-se em fase de conclusão.

A transformação, na 6a. Divisão — Central, dos serviços de reembolsável em cooperativas, marcou mais um passo na política de motivar os próprios empregados a participarem na solução de problemas de bem estar social.



FC 55096

HERMAN SCARF

ÁREA DE TRANSPORTE

RESULTADOS

O transporte ferroviário de mercadorias ultrapassou 12 bilhões de toneladas—quilômetro, o que representou, em relação ao exercício anterior, um acréscimo de 6% no trabalho e 30% na receita.

O êxito alcançado foi devido, principalmente, ao acréscimo de tonquilometragem no transporte de minério de ferro, derivados de petróleo, trigo, madeira e farelo, cujos respectivos acréscimos de 10%, 74%, 27%, 17% e 64% resultaram, além da ação operacional melhor estruturada, da aplicação de tarifas mais adequadas e da ampliação da frota de vagões da Empresa.

A movimentação de bagagens e encomendas continuou a tendência decrescente esperada de 5% em relação a 1969, pelas suas características não ferroviárias; análogamente, o transporte de animais foi reduzido de 26%, face à racional política de implantação de frigoríficos junto às regiões pecuárias. As alterações tarifárias, contudo, determinaram receita idêntica à de 1969 para êsses dois tipos de serviço, que correspondem a apenas 2% de carga ferroviária, contra 98% que cabe ao tráfego de mercadorias.

A operação de oleoduto da 9a. Divisão — Santos-Jundiaí acusou uma elevação de 33% na receita, apesar da perda do transporte de petróleo bruto. Considerados os 352 milhões de toneladas—quilômetro de produtos transportados por oleoduto, a carga total movimentada pela Rede, em 1970, gerou um trabalho de 12,6 bilhões de toneladas—quilômetro, superando o recorde anterior em 5%.

O número de passageiros transportados acusou um decréscimo de 7% em relação ao exercício anterior, mantendo tendência de declínio; aos melhoramentos introduzidos nos subúrbios do Rio de Janeiro e no ramal de São Paulo deverá, em 1971, corresponder uma inversão de expectativa.

Exclusivamente no serviço ferroviário a integração dos resultados alcançados permitiu fôsse atingido o índice ideal de 500.000 tkm/km/ano, pôsto que a densidade média de tráfego nos 25.101 km da Rêde passou a ser de 514.000 tkm/km/ano. Saliente-se que apenas 20% das linhas da Rêde ultrapassaram tal densidade, destacando-se o trecho de 216 km entre Santos Dumont e Barra do Piraí, onde se atinge a 9 milhões de tkm/km/ano.



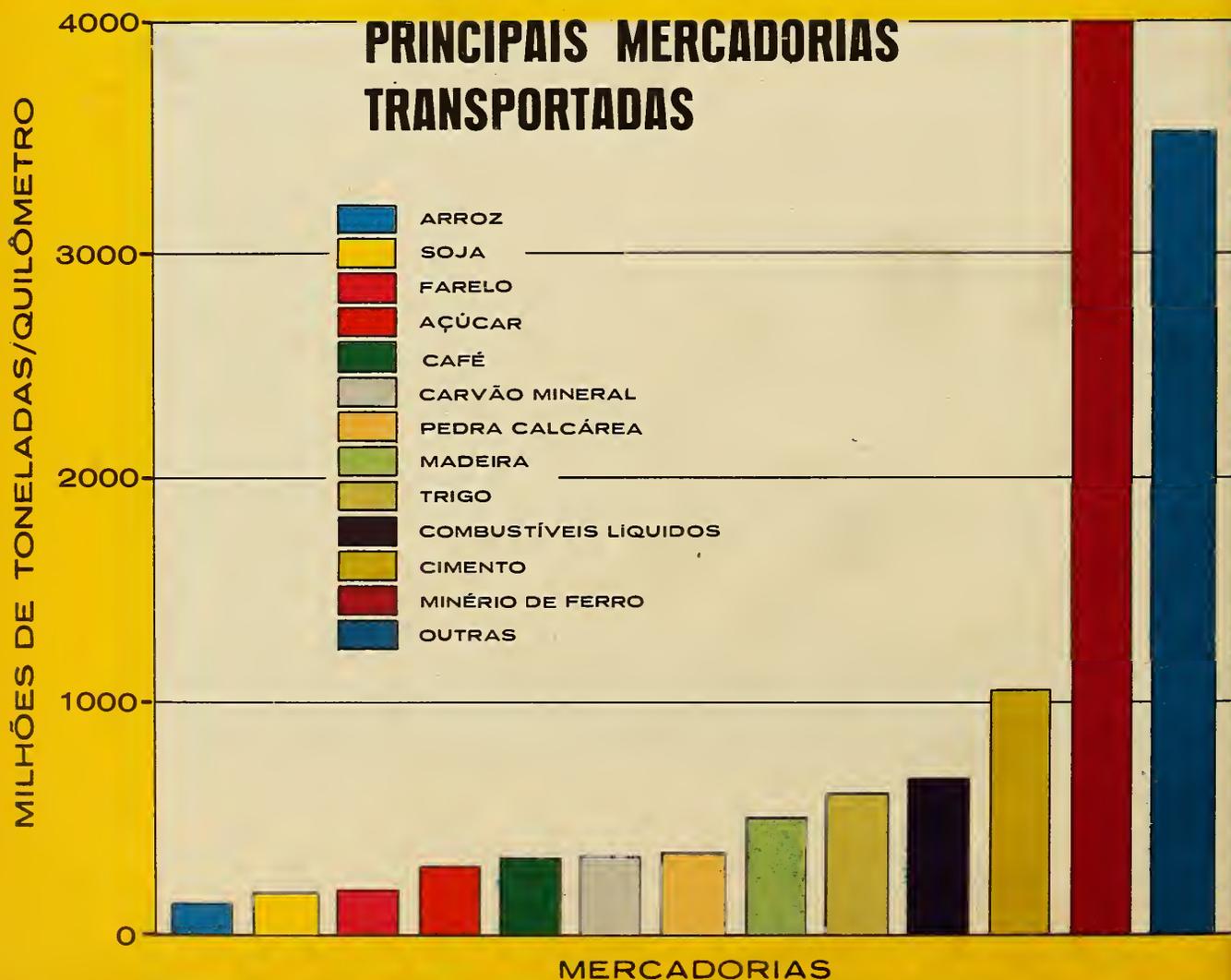
A participação das divisões regionais no transporte de mercadorias foi a seguinte:

SISTEMAS REGIONAIS	TRANSPORTE	
	1.000 tkm	%
REGIONAL NORDESTE		
1a. Div.-Maranhão-Piauí	11.931	0,10
2a. Div.-Cearense	162.786	1,34
3a. Div.-Nordeste	242.772	2,02
4a. Div.-Leste	317.483	2,64
T o t a l	734.972	6,10
REGIONAL CENTRO		
5a. Div.-Centro-Oeste	1.095.162	9,08
6a. Div.-Central	5.838.030	48,46
7a. Div.Leopoldina	223.267	1,83
T o t a l	7.156.459	59,37
REGIONAL CENTRO-SUL		
9a. Div.-Santos-Jundiaí	442.205	3,66
10a. Div.-Noroeste	649.506	5,38
T o t a l	1.091.771	9,04
REGIONAL SUL		
11a. Div.-Paraná-Santa Catarina	1.623.048	13,48
12a. Div.-Tereza Cristina	141.232	1,16
13a. Div.-Rio Grande do Sul	1.296.136	10,75
14a. Div-Santa Catarina	12.866	0,10
T o t a l	3.073.282	25,49
Rêde Ferroviária Federal S. A.	12.056.484	100,00

Os substanciais acréscimos na movimentação de minério de ferro e de combustíveis tornaram o Sistema Regional Centro responsável por 79% do incremento total do transporte de mercadorias da Rêde.

A evolução dos principais transportes de mercadorias é expressa no quadro abaixo, onde se manifesta a tendência de especialização de transporte a granel e se deduz que o incremento registrado foi devido principalmente ao minério de ferro, aos combustíveis líquidos e ao trigo:

MERCADORIAS	1.000 tkm .		Variação Percentual
	1969	1970	
Minério de ferro	3.621.941	3.997.729	+ 10,4
Cimento	1.031.771	1.061.179	+ 2,9
Combustíveis Líquidos ...	470.950	821.779	+ 74,0
Trigo	473.406	599.503	+ 26,6
Madeira	421.077	491.434	+ 16,7
Pedra calcária	333.827	324.964	- 2,6
Carvão mineral	352.062	323.885	- 8,0
Café	423.893	323.277	- 23,7
Açúcar	320.048	289.561	- 9,5
Farelo	103.893	170.709	+ 64,3
Soja	143.606	168.195	+ 17,1
Arroz	89.913	115.400	+ 28,4
Outros	3.551.874	3.368.869	- 5,2
R. F. F. S. A.	11.338.266	12.056.484	+ 6,3



O decréscimo do transporte de carvão decorreu de melhorias tecnológicas à boca das minas, onde o produto passou a ser beneficiado. O menor volume das safras e a alteração do regime de movimentação determinaram as variações negativas do café, na Regional Sul, e do açúcar, na Regional Centro. O transporte de pedra calcária foi afetado, na Regional Sul, por eventual disponibilidade de frota rodoviária excedente.

MEDIDAS OPERACIONAIS E COMERCIAIS

A utilização da tração múltipla foi incrementada e trens diretos e completos, com três locomotivas, passaram a atender ao transporte de produtos específicos, como trigo, farelo, produtos siderúrgicos e derivados de petróleo. Para melhor aproveitamento das locomotivas foram suprimidos ou transformados em mistos, os trens de passageiros de baixa produtividade. A remodelação da linha e o reforço de pontes, possibilitando circulação da tração diesel, determinou a retirada de serviço de 18 locomotivas a vapor.

A política de erradicação de ramais antieconômicos conduziu à supressão do tráfego em 161 km, com o que se elevou a 4.937 km a extensão de linhas paralisadas; foi ainda indicada a necessidade de serem erradicados mais 1.223 km de linhas sem possibilidade de recuperação.

Consoante programa de racionalização, foram fechados os depósitos de locomotivas de Morretes, Videira e Mafra, assim como 55 estações, propiciando economia à operação.

Além de um acréscimo de 24% na movimentação de containers entre Rio e São Paulo, 31 unidades passaram a atender ao eixo Curitiba-Pôrto Alegre, transportando açúcar empacotado e retornando com óleos vegetais; outros 70 cofres de cargas, de propriedade dos usuários, foram utilizados no transporte de trigo e soja do Rio Grande do Sul.

Reduziu-se de 1,20 h o tempo de percurso dos trens de passageiros entre Rio e São Paulo, onde voltaram a operar as automotrizes, efetuando viagens de 6,40 h, em condições competitivas com o serviço rodoviário.

Em colaboração com a SOFRERAIL, foram definidos os princípios e normas para orientar uma ação comercial realmente agressiva, em desenvolvimento nos diversos escalões de agenciamento de transporte da Empresa.

Nova estrutura tarifária vem sendo elaborada em comum acôrdo com as estradas de ferro paulistas, fundamentando-se na relatividade entre o pêsso líquido das expedições e o custo da tonelada-quilômetro bruta rebocada no serviço remunerado.



ÁREA FINANCEIRA

SITUAÇÃO PATRIMONIAL

O valor do Ativo e do Passivo, registrado no Balanço de 31.12.70, alcançou Cr\$2.868 milhões. A variação negativa de Cr\$338 milhões, em relação ao exercício anterior, foi determinada principalmente pela regularização de contas pendentes entre a Administração Geral e suas Divisões, não tendo sido afetado o patrimônio líquido da Empresa.

CAPITAL SOCIAL

Consoante a Assembléia Geral dos Acionistas da Empresa, realizada em 30.12.70, foi aumentado, em cerca de 29%, o Capital Social, que passou de Cr\$758.024.797,00 para Cr\$977.728.844,00, na forma da disposição legal, decorrente da aplicação dos seguintes recursos do exercício de 1969:

– Quota—parte do Impôsto Único sôbre Combustíveis e Lubrificantes	177.996.579,03
– Saldo da conta Suprimentos da União	29.758.679,20
– Resultado da conta de Lucros e Perdas, deduzido do valor dos bens restituídos à União ou cedidos a entidades de direito público, por força de dispositivos legais específicos	<u>11.948.788,77</u>
T O T A L	219.704.047,00

A participação dos acionistas da Empresa no Capital Social, integralizado em ações nominativas de Cr\$1,00, passou a ser representada como segue:

União Federal	801.290.630 ações	82%
Estados	141.152.120 ações	14%
Municípios	35.286.094 ações	4%

FUNDOS DIVERSOS

No decorrer do exercício de 1970, foram levados à conta de Fundos Diversos recursos provenientes de várias fontes e com destinação específica, apresentando-se, em 31.12.70, a seguinte posição:

1. Para Liquidação de Débitos Externos		M CR\$
— Créditos do Tesouro Nacional		376.799
2. Para Aumento de Capital		
— Quota-parte do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos	208.224	
— Orçamento Federal	<u>32.287</u>	240.511
3. Para Execução e Renovação de Obras		
— Fundo Nacional de Invest. Ferrov. ...	42.282	
— Fundos de Sucata	18.135	
— Fundos de Oleoduto	14.854	
— Convênios D.N.E.F.	7.167	
— Fundo de Alienação de Imóveis	<u>1.292</u>	83.730
4. Para Assistência e Prev. Social		
— Fundo de Garantia de tempo de Serviço	45.035	
— Fundo de Assistência ao Ferroviário	<u>6.982</u>	52.017
5. Para Desenvolvimento do Pessoal		
— Fundo do Convênio RFFSA/SENAI....		2.378
6. Outros Fins		<u>1.047</u>
		756.482

FINANCIAMENTOS

A RFFSA obteve, em 1970, novos financiamentos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico no valor de 150,2 milhões para os seguintes empreendimentos:

	Cr\$ milhões
- aquisições de até 450 vagões graneleiro	25,0
- nova ligação Japeri-Arará e terminal de cargas de Arará	80,0
- aquisições de 17 vagões especiais para transporte de automóveis	1,2
- ampliação do sistema de controle de tráfego centralizado na 9a. Divisão—Santos-Jundiáí	25,0

obras complementares na 2a. linha de claros do
oleoduto Santos— São Paulo, na 9a. Divisão—Santos
Jundiaí

19,0

À conta dos financiamentos do B.N.D.E. que, assim, somaram Cr\$246,2 milhões, em 1970 foram recebidos Cr\$ 85 milhões. Os pagamentos de amortização do crédito consolidado e de encargos dos novos contratos atingiram a Cr\$ 24,3 milhões, passando o saldo credor daquele Banco de Desenvolvimento a Cr\$ 137,4 milhões. Os compromissos externos atendidos no exercício, entre amortizações e juros, totalizaram US\$ 37,104,568.67, CAN 387,040.00 e FF 946.310,17, dos quais US\$ 31,127,044.44 foram cobertos pelo Tesouro Nacional, através do Banco do Brasil. Com as amortizações efetuadas os saldos devedores passaram a US\$ 97,770,762.20, CAN 511,560.00 e FF 3.020.138,86.

EXECUÇÃO FINANCEIRA

Em 1970 a movimentação financeira de custeio e capital alcançou a Cr\$ 1.725 milhões, dos quais 60% supridos pela Administração Geral e 40% arrecadados pelas Divisões.

Os recursos operados pela Administração Geral foram provenientes de transferência do Tesouro (62%), quota-parte do Imposto Único sôbre Lubrificantes e Combustíveis (20%), financiamentos (9%), cobranças e operações de crédito bancário (8%) e outros (1%); os seus dispêndios corresponderam a suprimentos às Divisões (90%), aquisições de materiais (2%), amortização de financiamentos (4%) e despesas diversas (2%), registrando-se, ainda, uma disponibilidade de Cr\$15.315.230,76 para 1971.

LUCROS E PERDAS

Graças ao incremento das receitas de operação e das atividades anexas, pôde a Empresa atender à regularização de seus compromissos, sanear dívidas, e, ao final, apresentar, na Conta de Lucros e Perdas, um saldo credor de Cr\$ 24,9 milhões.

INVESTIMENTOS

Os investimentos aplicados, no montante de Cr\$ 296,8 milhões, superaram em 41% o efetuado no exercício anterior, tendo sido distribuídos pelos seguintes setores orçamentários:

S E T O R E S	1 9 7 0 PARTICIPAÇÃO	
	Cr\$ milhões	%
Material Rodante e de Tração.....	88,4	29,8
Trens Elétricos	2,7	0,9
Equipamentos de Carga e Socorro	0,1	0,1
Armazéns e Estações	3,2	1,1
Eletrificação e Sinalização	41,5	14,0
Comunicação e Licenciamento..	4,4	1,5
Pátios, Desvios e Terminais	3,6	1,2
Via Permanente	61,8	20,8
Variantes	49,1	16,5
Pontes e Túneis	5,6	1,9
Oficinas, Depósitos e Postos	5,2	1,7
Investimentos Diversos	18,6	6,3
Oleoduto	12,6	4,2
T O T A L	296,8	100,0

RESULTADOS DE GESTÃO

Os resultados gestoriais, abaixo expressos, acusaram, em relação ao exercício anterior, acréscimo de 25% na receita, 20% na despesa e 12% no deficit:

C O N T A	Cr\$ milhões		
	RECEITA	DESPESA	SALDO
Exercício Ferroviário	664,4	1.147,4	- 483,0
Independente do Exercício Ferroviário	166,5	163,4	+ 3,1
G e s t ã o	830,9	1.310,8	- 479,9

A receita dos transportes ferroviários* foi responsável por 75% do resultado total alcançado, para o qual os serviços rodoviários e de oleoduto contribuíram, respectivamente, com 3% e 2%.

Perdurou no exercício a posição superavitária das 9a. e 12a. Divisões, Santos-Jundiá e Teresa Cristina, apresentando saldo positivo de Cr\$ 18,8 milhões e Cr\$6,6 milhões respectivamente.

RESULTADOS COMPARADOS

A positiva evolução dos resultados de gestão pode ser apreciada no quadro seguinte:

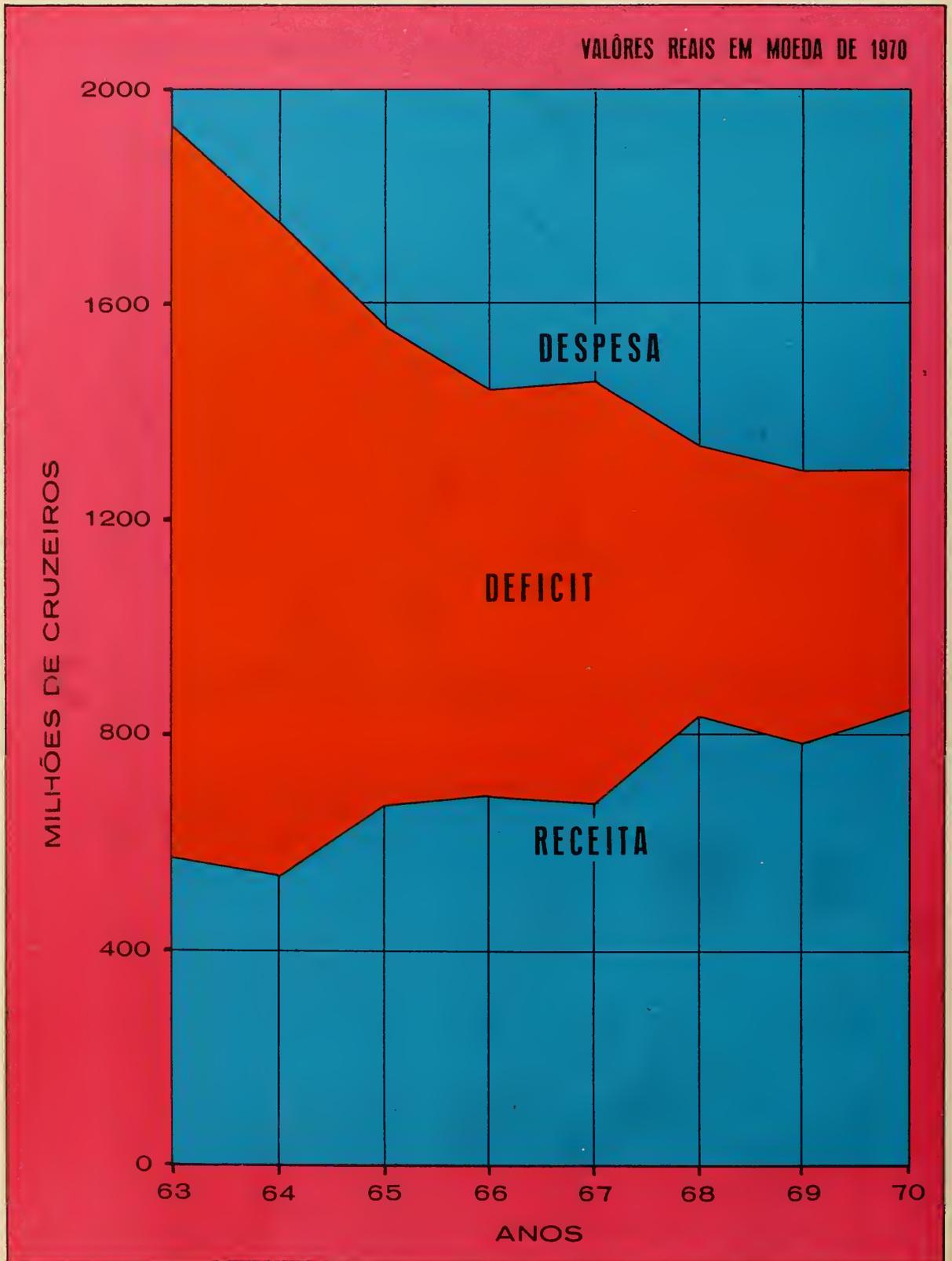
EXERCÍCIO	Cr\$ milhões			
	RECEITA	DESPEZA	DEFICIT	D/R
1963	59,8	206,2	146,4	3,45
1964	108,1	349,5	241,4	3,23
1965	211,0	496,1	285,1	2,35
1966	290,6	621,5	330,9	2,14
1967	362,9	798,5	435,6	2,20
1968	571,2	921,2	350,0	1,61
1969	664,6	1.092,5	427,9	1,64
1970	830,9	1.310,8	479,9	1,58

onde o coeficiente de exploração (despesa/receita) espelha a tendência de equilíbrio e registra, em 1970, o menor índice alcançado pela Empresa.

A redução do deficit se torna mensurável no seguinte confronto, à moeda de 1970, onde as diminuições de 6% (Cr\$ 32,7 milhões) e de 66% (Cr\$ 911,5 milhões), comparadas respectivamente a 1969 e 1963 são fatores significativos:

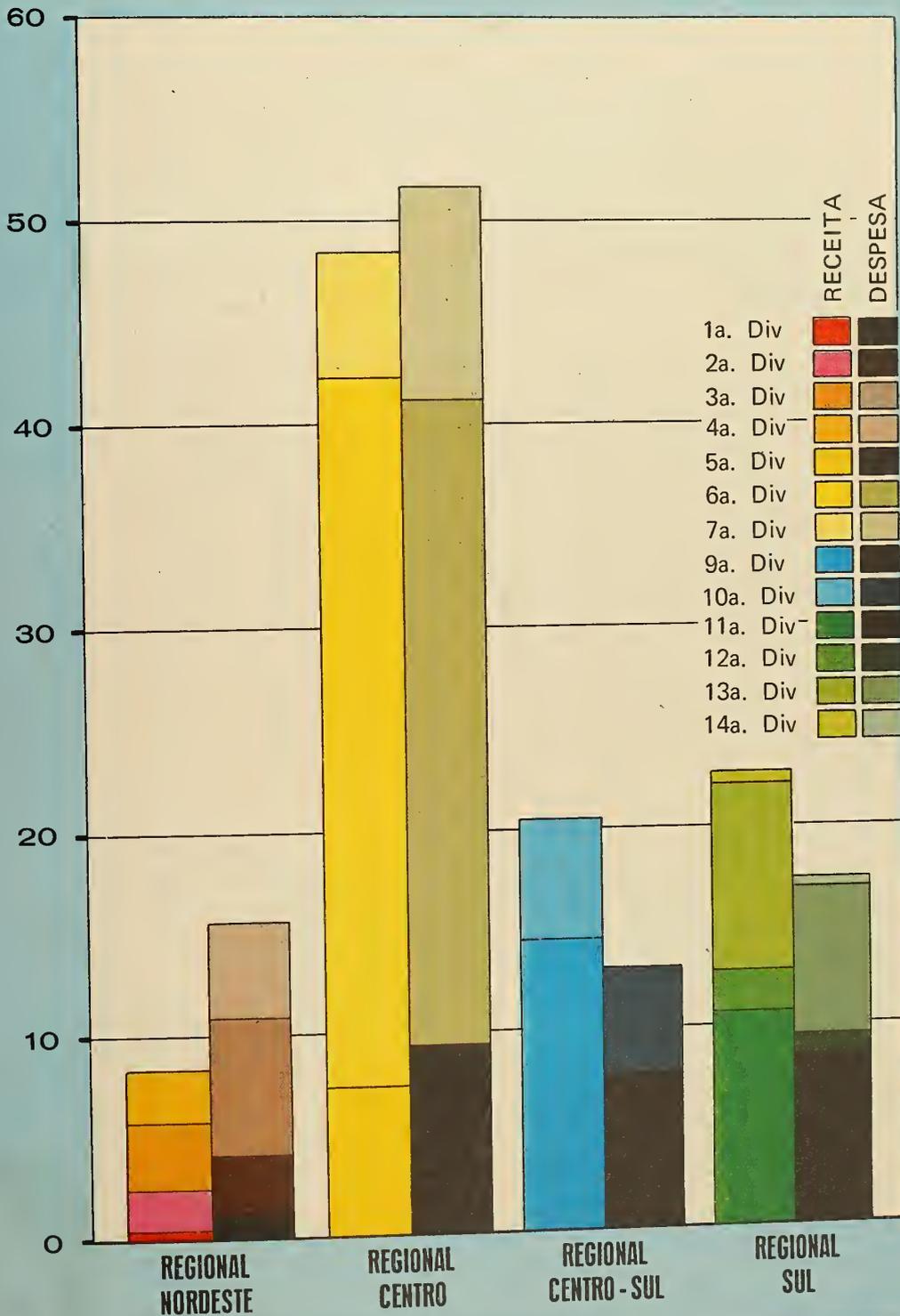
EXERCÍCIO	DEFICIT Cr\$ milhões		
	NOMINAL	INFLACIONADO	EVOLUÇÃO
1963	146,4	1.391,4	100
1964	241,4	1.204,3	87
1965	285,1	906,9	65
1966	330,9	763,4	55
1967	435,6	782,8	56
1968	350,0	506,5	36
1969	427,9	512,6	36
1970	479,9	479,9	34

EVOLUÇÃO DOS RESULTADOS DE GESTÃO



PARTICIPAÇÃO DAS REGIONAIS NOS RESULTADOS DE GESTÃO

PERCENTAGEM



SUBVENÇÃO DO TESOURO

A subvenção do Tesouro, para cobertura do deficit gestorial de 1970, foi de Cr\$ 479,9 milhões. A evolução da participação da União, na despesa gestorial da Empresa, é apreciada no quadro abaixo, onde a real dimensão da subvenção torna-se manifesta em confronto com a despesa da União:

Exercício	Subvenção (A)	Despesa Rêde(B)	Despesa União(C)	Participação	
				A/B	A/C
	Cr \$milhões			Porcentagem	
1963	179,6	206,2	1.559,9	87,1	11,5
1964	286,4	349,5	2.940,1	81,9	9,7
1965	283,5	496,1	3.728,2	57,1	7,6
1966	319,8	621,5	6.496,4	51,5	4,9
1967	386,0	798,5	8.038,8	48,3	4,8
1968	364,8	921,2	11.502,1	39,6	3,2
1969	439,7	1.092,4	16.332,7	40,3	2,7
1970	479,9	1.310,8	23.099,7	36,6	2,1



PRINCIPAIS RESULTADOS ESTATÍSTICOS

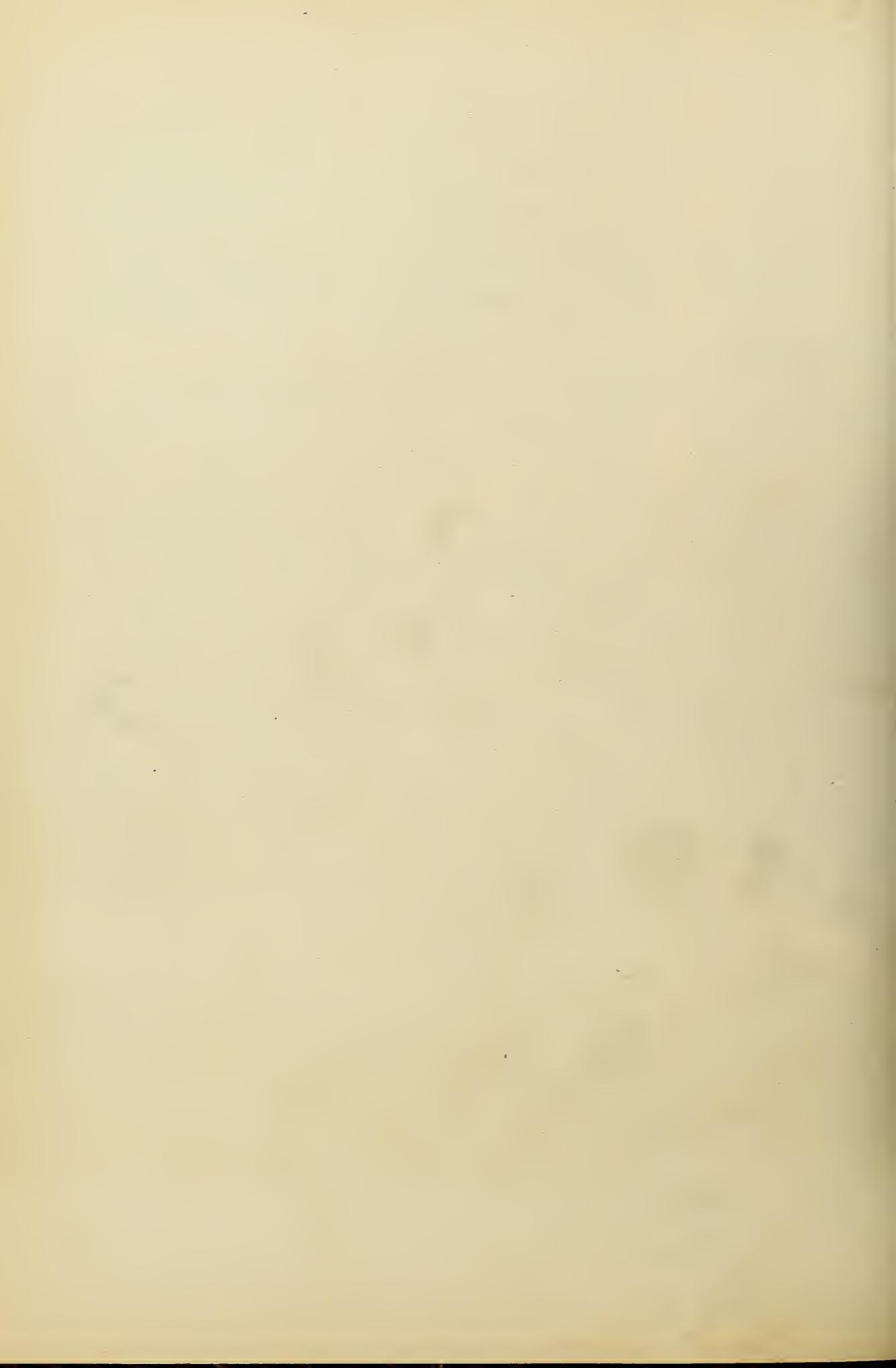
ESPECIFICAÇÃO	UNIDA- DE	1968	1969	1970
<u>Extensão das linhas</u>	km	24.864	25.313	25.101
De bitola de 0,76 m...	km	202	202	202
De bitola de 1,00 m...	km	22.908	23.411	23.199
De bitola de 1,60 m...	km	1.754	1.700	1.700
Das quais eletrificadas	km	1.251	1.251	1.168
<u>Locomotivas em trá-</u>				
<u>fego (1)</u>	um	1.441	1.330	1.258
Vapor	um	456	355	274
Diesel	um	919	909	917
Elétricas	um	66	66	67
<u>Carros em tráfego (1)</u>	um	2.865	2.908	2.844
Passageiros	um	1.975	2.021	1.958
Dormitórios	um	180	169	167
Restaurantes	um	116	113	112
Correios e bagagens ...	um	317	331	326
Outros	um	277	274	281
<u>Vagões em tráfego (1)</u>	um	31.699	31.882	31.021
Abertos	um	8.779	8.407	8.002
Fechados	um	14.435	14.247	13.873
Pranchas	um	3.906	3.836	3.762
Gaiolas	um	2.070	2.105	1.991
Outros	um	2.509	3.287	3.393
<u>Passageiros</u>	um	313.380	303.442	282.622
Interior	um	39.358	37.226	33.831
Subúrbio	um	274.022	266.216	248.791

<u>Passageiros-quilômetro</u> milhares	9.993.571	9.497.064	8.703.774
Interior	milhares 3.112.346	2.896.095	2.724.179
Subúrbio	milhares 6.881.225	6.600.969	5.979.595
<u>Toneladas-quilômetro</u>			
úteis	milhar 10.858.716	12.003.108	12.593.013
Serviço ferroviário	milhar 10.463.446	11.569.849	12.231.598
Bagagens e encomen-			
das	milhar 26.268	20.998	19.522
Animais	milhar 233.063	210.585	155.592
Mercadorias	milhar 10.204.115	11.338.266	12.056.484
Oleoduto	milhar 386.623	427.242	352.201
Serviço rodoviário	milhar 8.647	6.017	9.214
<u>Toneladas-quilômetro</u>			
brutas	milhar 29.747.118	30.819.646	32.374.066
Unidade de tráfego (2)			
Com subúrbio	milhão 20.457	21.067	20.935
Sem subúrbio	milhão 13.575	14.466	14.956
<u>Densidade média de</u>			
<u>tráfego</u>			
Total (3)	milhar 451	486	514
Carga Geral (4)	milhar 421	457	487
<u>Produtividade do Material</u>			
<u>Rodante e de tração</u>			
Unidade motriz (5) ...	milhão 11,7	12,8	13,1
Carros (6)	milhão 4,0	3,8	3,5
Vagões (7)	milhar 330,1	362,9	394,3
Pessoal Empregado (8)	um 128.269	126.196	124.833

(1) Valores médios anuais. —(2) Toneladas-quilômetro úteis de carga + passageiros-quilômetro. —(3) Toneladas-quilômetro úteis por quilômetro de linha, inclusive passageiros convertidos a 70 e 90 quilogramas, no tráfego de subúrbio e interior, respectivamente. —(4) Toneladas-quilômetros úteis por quilômetro de linha. —(5) Milhões de unidades de tráfego por unidade motriz. —(6) Passageiros-quilômetro por carro. —(7) Toneladas-quilômetro úteis de carga por vagão. —(8) Inclusive Administração Geral.



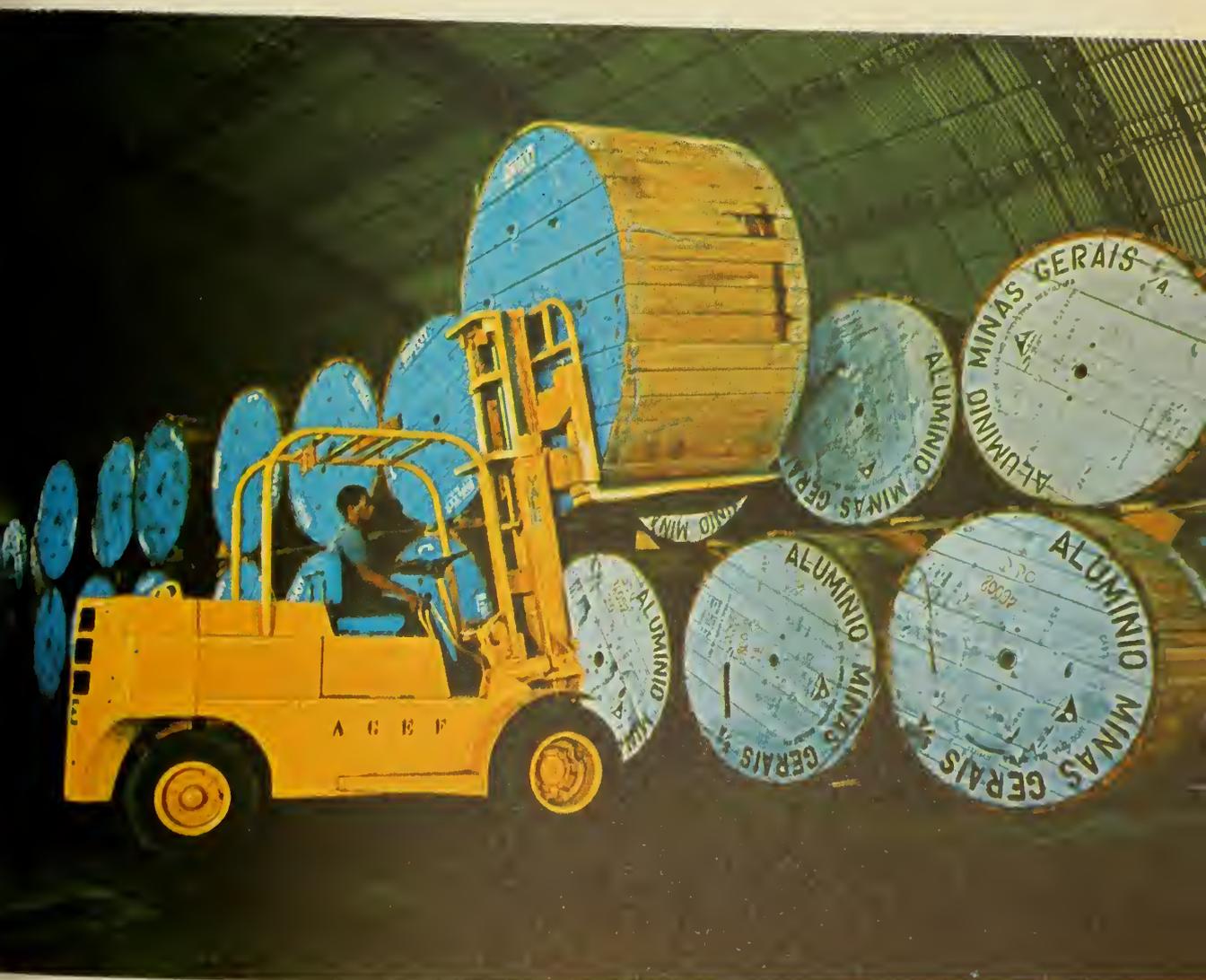
HYSTER
H
Y
S
T
E
R



SUBSIDIÁRIAS

RÊDE FEDERAL DE ARMAZÉNS GERAIS FERROVIÁRIOS S. A. - AGEF

Operando 87 armazéns com área total de 170.000m², a AGEF manipulou mais de 360 mil toneladas de produtos agrícolas ou industrializados, ou seja 2% a mais que no exercício anterior.



Cêrca de 70% do trabalho executado correspondeu à armazenagem e despacho de produtos agrícolas, onde as participações maiores couberam ao café com 47%, ao milho com 30% e à soja com 7%. A retração dos produtos recebidos para despacho, verificada relativamente ao café e decorrente da execução da política do IBC de conservar em armazéns próprios êsse produto, manteve sua tendência declinante, refletida numa redução de 14% no serviço de mercadorias agrícolas. Entretanto, graças a uma ação comercial adequada, conseguiu a Empresa aumentar em 80% a armazenagem de produtos industrializados, entre os quais preponderaram os químicos e siderúrgicos, com 27% e 21% respectivamente.

Diversificando sua atuação com o desenvolvimento de atividades conexas com a própria armazenagem, tais como o rebenêfício, a classificação e secagem, os resultados financeiros obtidos asseguraram à AGEF um lucro líquido de Cr\$ 1.532.347,27, equivalente a 23,80% do seu capital social, conforme se observa a seguir:

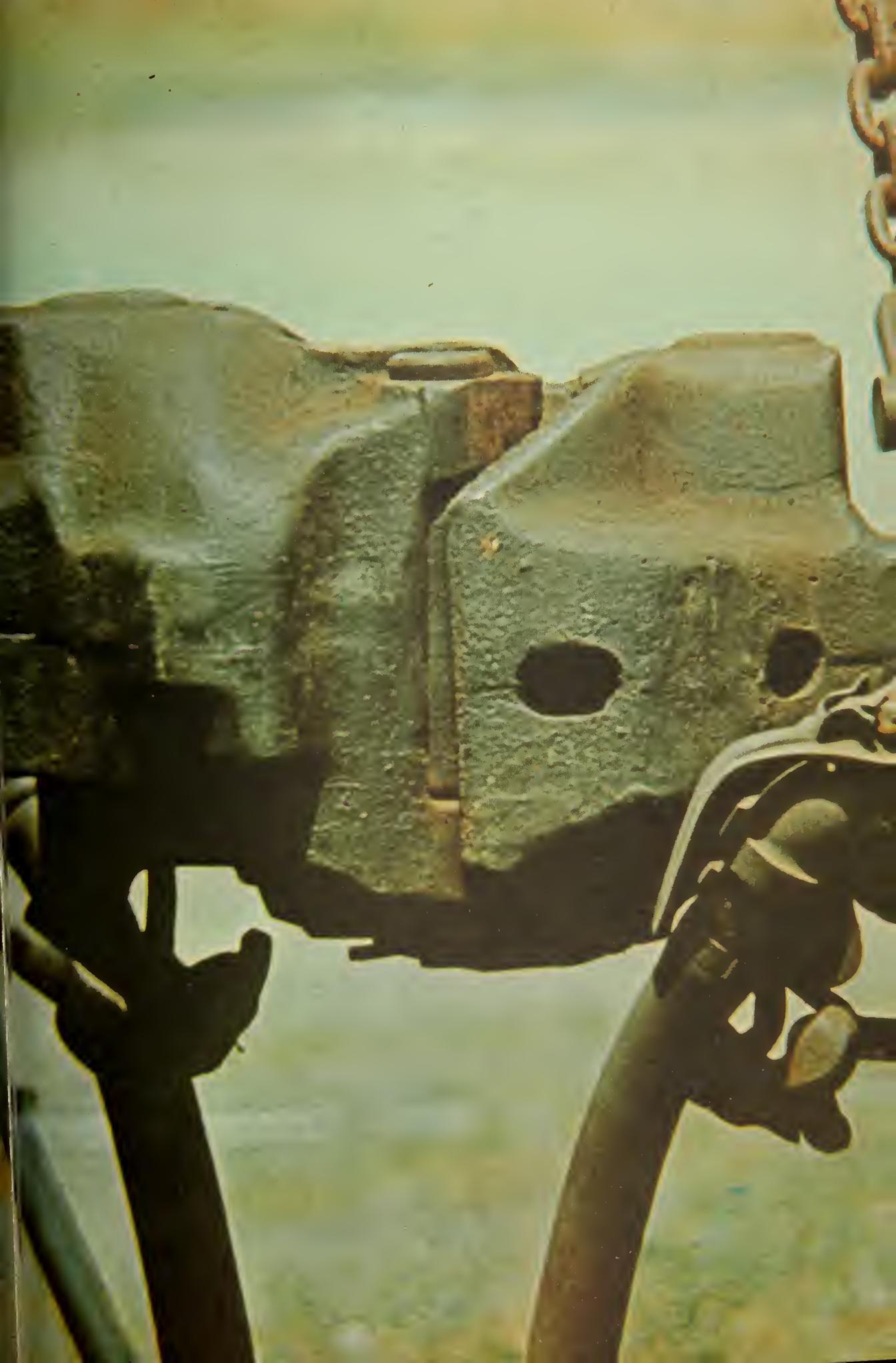
	<u>1969</u>	<u>1970</u>	<u>%69/70</u>
Receita	4.738.631,54	6.174.862,24	+ 30,3
Despesa	3.925.795,95	4.642.514,97	+ 18,3
Lucro	812.835,59	1.532.347,27	+ 88,5

Aliviada do encargo da distribuição de derivados de petróleo para uso ferroviário, tarefa confiada a partir de maio à Regional Centro, a Subsidiária incrementou a aquisição de equipamentos de maior porte e versatilidade, cuja instalação propiciará, já nos primeiros meses de 1971, a redução do custo de mão-de-obra aplicada na movimentação de outros produtos a granel.

URBANIZADORA FERROVIÁRIA S. A.

Até maio de 1970, quando suas atividades foram absorvidas pela Superintendência de Patrimônio da RFFSA, a Urbanizadora Ferroviária S.A. deu prosseguimento à exploração ou venda dos imóveis desnecessários ao serviço ferroviário, havendo realizado, além da alienação de 11 imóveis, a etapa final de construção de 39 casas e iniciado a construção de 26 outras unidades residenciais no Conjunto Residencial de Engenho de Dentro.

Como resultado da orientação da RFFSA de concentrar as atribuições normativas de controle patrimonial em um órgão de alto escalão e de descentralizar as atividades executivas, essa Sociedade está sendo liquidada.



PARECERES

CONSELHO FISCAL

O CONSELHO FISCAL DA RÊDE FERROVIÁRIA 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 1970, manifesta-se pela aprovação da referida matéria, nos termos da deliberação tomada em sua 149a. Reunião Ordinária, realizada em 11 de março de 1971.

Rio de Janeiro, 11 de março de 1971.

ANTÔNIO SANTOS DE OLIVEIRA

Presidente

ARY FRANCISCO RODRIGUES

ALVARO TEIXEIRA MAIA

CONSELHO CONSULTIVO

De início, cabe exprimir ser extremamente grato a este Conselho Consultivo verificar que o sentido do Relatório ora submetido à sua apreciação é o de salientar o que tem sido a luta para a recuperação da Rede Ferroviária Federal S/A como um todo, procurando torná-la o mais rapidamente possível uma Empresa rentável. Todos os setores mereceram registro especial, com detalhes do que foi realizado e dos objetivos a serem alcançados em exercícios próximos e em futuro mais dilatado. Deixa de ser feito, em detalhes, um exame a respeito de cada item, pois este trabalho já foi executado, mas simplesmente serão focalizados alguns aspectos que denunciam a segura orientação administrativa da Direção da Empresa.

Engenharia — Cumpre ressaltar o acêrto da execução dos trabalhos, de modo especial os determinantes da menor extensão das linhas e da melhoria das condições técnicas, segundo as possibilidades financeiras e os critérios estabelecidos de prioridade. Como parte deste programa geral, sobressai as retificações da ligação Rio—São Paulo, no total de 303 km, que causou, não só o encurtamento de 63 km, mas ainda a melhoria das condições técnicas, permitindo velocidade de 120 km por hora e acréscimo de 60% na capacidade de tração.

Projeto MBR — Trata-se de realização de vulto, com repercussão no âmbito internacional, com investimentos de US\$

120 milhões como parcela da RFFSA. Como não podia deixar de ser, grande parte de tal investimento destina-se a equipamentos importados e, também, produzidos nas oficinas da RFFSA e em outras empresas brasileiras. Cabe salientar o programa de conservação da via permanente, incluindo métodos e equipamentos modernos de grande eficiência e rendimento.

Eletrificação — Informa o Relatório que o programa de eletrificação acha-se adequado ao crescente potencial elétrico disponível, com inaugurações sucessivas de usinas recentemente instaladas no Rio Grande, sendo a RFFSA o mais imediato e natural consumidor.

Material de transporte — Considerando que nenhum sistema de transporte pode funcionar atualmente sem equipamento adequado, tornou-se indispensável a aquisição do material relacionado, que certamente aumentará o volume de transporte da Empresa, principalmente tendo em vista o atual incremento do transporte ferroviário, específico para grandes massas. O uso de equipamento para granéis, como "containers", "pallets", pranchas para automóveis, etc., fêz-se ainda imperioso.

Transporte — Cabe fazer referência especial o volume de transporte de mercadorias que no exercício de 1970 ultrapassou 12 bilhões de toneladas—quilômetro, ou seja o expressivo acréscimo sobre o do ano precedente de 6% no trabalho e de 30% na receita. É justo atentar na afirmativa constante do Relatório de que "exclusivamente no serviço ferroviário a integração dos resultados alcançados permitiu fôsse atingido o índice ideal de 500.000 tkm/km/ano, pôsto que a densidade média de tráfego nos 25.101 km da Rêde passou a ser de 514.000 tkm/km/ano".

Pessoal — Além de ter sido iniciada, no decorrer do exercício, a uniformização de critérios na concessão de direitos e vantagens de seu pessoal, cumpre dar relêvo ao fato da redução de 1.363 servidores. A despesa com pessoal, incluídos os encargos sociais, cresceu de apenas 17% e sua participação no total da despesa de gestão foi reduzida de 69% para 67%, menos índice atingido pela Empresa.

Área financeira — Alguns dados enfeixados no Relatório refletem o esforço e o acêrto da Direção da RFFSA em sua política financeira: o total do ativo e passivo alcançou Cr\$ 2.826 milhões; o capital social foi acrescido de 29%, atingindo a Cr\$ 977.728.844,00; os financiamentos para obras e aquisições alcançaram Cr\$ 150,2 milhões e os investimentos aplicados foram de Cr\$ 296,8 milhões. Finalmente: em moeda de 1970, a redução

do deficit foi de Cr\$ 32,7 milhões, isto é, 6% em relação a 1969 e 66% em comparação a 1963.

O Relator infra—assinado apreciou detidamente todos os demais ítems do Relatório, os quais, embora sem destaque específico neste Parecer, merecem, como os demais aqui ressaltados, o melhor aprêço em virtude do sentido construtivo que norteou as medidas e os resultados em cada qual especificados.

Considerando a sucinta exposição ora apresentada e no uso de suas atribuições legais e estatutárias, é grato a êste Conselho Consultivo:

a) de acôrdo com o ítem III do art. 34 dos Estatutos Sociais da RFFSA, manifestar sua aprovação ao Relatório da Empresa, bem como ao Balanço Geral e a Conta de Lucros e Perdas, referentes ao exercício de 1970;

b) exprimir congratulações à Diretoria da RFFSA pelas diligências e realizações evidenciadas no presente Relatório, em tôdas as áreas de atividade dêle constantes;

c) deixar registrados votos no sentido de que o êxito obtido, e aplaudido de maneira geral e pública, se projete de modo auspicioso no exercício de 1971, consolidando, dêsse modo, as favoráveis expectativas em favor do sistema ferroviário federal.

Rio de Janeiro, 29 de março de 1971.

OLAVO DA FONSECA GUIMARÃES — Conselheiro—
Relator—Representante da Confederação Nacional
da Indústria.

Aprovado na Reunião Extraordinária do Conselho Consultivo,
realizada em 29 de março de 1971.

WALDO SETTE DE ALBUQUERQUE – Presidente

*ALBERTO GONÇALVES GOMES – Representante
dos Serviços Técnicos da Empresa*

*AMARO CAVALCANTI – Representante da Confe-
deração Nacional da Agricultura*

*AMÉRICO FERNANDES DA CUNHA FILHO – Re-
presentante da Confederação Nacional do Comércio*

*BENEDITO ALBERTO CAVALCANTE BROTHER-
HOOD – Representante da Confederação Nacional
do Comércio*

*FRANCISCO MÁRIO CHIESA – Representante dos
Serviços Técnicos da Empresa*

*MANOEL DE CARVALHO BARBOSA – Representan-
te do Pessoal da Empresa*

*OTTO EDUARDO VIZEU DE ANDRADE GIL –
Representante dos Serviços Técnicos da Empresa*

*PAULO MÁRIO FREIRE – Representante da Confede-
ração da Indústria*

*VIRGÍLIO CORREIA DE QUEIROZ – Representante
da Confederação Nacional da Agricultura.*



INDONESIA
INDONESIA

RESER
CL. 669
COR. 15,30 m COMP. ENG.
LARG. 2,84 m 16,20 m
M.T.

LOT 3 VEICULOS
TADA 16 850 4

QUADROS
DE
BALANÇO

ATIVO

IMOBILIZADO INVESTIMENTOS

5.000	- Linhas Férreas e Equipamentos dos Transportes	487.323.705,08	
5.002	- Melhoramentos de Linhas Férreas e do Equipamento dos Transportes	7.704.202,87	
5.003	- Renovação de Bens Patrimoniais	8.464.756,74	
5.004	- Investimentos Custeados por Quotas de Aparelhamentos ou Reaparelhamento	12.047.810,18	
5.005	- Bens Estranhos ao Serviços de Transportes	4.613.415,43	
5.006	- Títulos da Dívida Pública	104.704,78	
5.007	- Títulos de Renda Diversa	488.633,30	
5.008	- Bens excluídos do Serviço Ferroviário	1.772,40	
5.009	- Investimentos em Empresas Filiadas ou Associadas	7.689.810,60	
5.018	- Obras ou Aquisições em Andamento	646.581.179,59	
5.019	- Outros investimentos	1.957.266,27	1.176.977.257,24

DISPONÍVEL

5.020	- Caixa Geral	745.138,25	
5.021	- Pagadoria (ou Agentes Pagadores)	8.409.112,26	
5.022	- Estações, Conta de Caixa	756.043,87	
5.023	- Renda em Trânsito	3.450.298,71	
5.024	- Bancos e Correspondentes	52.266.320,87	
5.029	- Valores Disponíveis Diversos	1.000,00	65.627.913,96

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	43.658.600,39	
5.055	- Depositários de Provisões Diversas	1.191.345,64	
5.056	- Depositários de Cauções do Pessoal	4.771,90	
5.059	- Valores Para Fins Especiais Diversos	17.540.098,79	62.573.400,64

REALIZÁVEL

VALORES REALIZÁVEIS

5.030	- Diversos Responsáveis	3.768.535,60	
5.031	- Materiais nos Almoxarifados e Depósitos	206.000.842,98	
5.032	- Materiais em Trânsito	140.725.707,48	
5.033	- Obras Novas em Laboração nas Oficinas	6.887.024,99	
5.034	- Títulos a Receber	3.601.239,07	

BALANÇO GERAL DO ATIVO E PASSIVO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1970

PASSIVO

N Ã O E X I G Í V E L

5.100 - Capital 977.728.844,00

F U N D O S

5.109	- Fundos Diversos	756.482.466,91	
5.150	- Fundo de Depreciação — Bens Destinados aos Transportes	46.232.552,41	802.715.019,32

LUCROS E RESERVAS

5.174	- Reservas Diversas		
	1 - Para Aumento de Capital	32.412.488,44	
	2 - Outras Reservas	8.107,67	32.420.596,11

LUCROS DIFERIDOS

5.160	- Provisões Para Riscos	6.180.716,92	
5.161	- Provisões Diversas	10.838,11	
5.169	- Contas Diversas a Liquidar	109.788.609,95	115.980.164,98

E X I G Í V E L

RESPONSABILIDADES ESPECIAIS

5.112	- Quotas de Aparelhamento ou Reaparelhamento	2.214.267,94	
5.113	- Responsabilidades Especiais Diversas	47.190.558,85	49.404.826,79

RESPONSABILIDADES A LONGO PRAZO

5.115	- Empresas Filiadas ou Associadas — Crédito	85.840.854,88	
5.119	- Responsabilidades a Longo Prazo — Diversos	592.564,28	86.433.419,16

RESPONSABILIDADES COM GARANTIAS ESPECIAIS

5.120	- Credores Hipotecários	3.868.520,62	
5.129	- Credores c/Garantias Especiais Diversas	304.762.412,74	308.630.933,36

RESPONSABILIDADES CORRENTES

5130	- Títulos a Pagar	9.812,00	
------	-------------------	----------	--

ATIVO

5.035	- Depósitos Especiais e Cauções	8.072.052,08	
5.036	- Bens em Poder de Terceiros	10.711.210,70	
5.037	- Tráfego Mútuo - Débito	3.963.483,06	
5.038	- Receita a Receber	45.227.201,26	
5.039	- Receita a Liquidar ou Regularizar	296.907,71	
5.041	- Aluguéis a Receber	145.118,84	
5.042	- União Federal	50.991.213,31	
5.043	- Autarquias e Territórios Federais	8.964.633,71	
5.044	- Estados e Municípios	7.806.270,88	
5.045	- Empresas Filiadas ou Associadas - Débito	227.831.639,90	
5.049	- Contas Devedoras Diversas	254.475.836,99	979.468.918,56

RESULTADO PENDENTE

VALORES DIFERIDOS E AMORTIZÁVEIS

5.060	- Despesas Antecipadas	28.675.416,76	
5.062	- Prejuízo pelo Abandono de Linhas Férreas	41.038,12	
5.064	- Contas Duvidosas ou Incobráveis	135.350,93	
5.065	- Juros Durante a Construção	1.415.646,30	
5.068	- Valores Diferidos e Amortizáveis Diversos	294.967.255,22	325.234.707,33

CONTAS DE RETIFICAÇÃO DO PASSIVO

5.079	- Contas Diversas de Retificação do Passivo		2.649.680,83
			2.612.531.878,56

TOTAL DO ATIVO REAL

ATIVO DE COMPENSAÇÃO

5.080	- Títulos Recebidos em Caução	1.680.664,71	
5.081	- Títulos de Seguro de Fidelidade Funcional	231.375,21	
5.082	- Fianças e Garantias Recebidas de Terceiros	3.277.766,75	
5.083	- Bens de Terceiros	826.380,16	
5.089	- Valores Ativos de Compensação Diversos	249.150.327,18	255.166.514,01

TOTAL GERAL

2.867.698.392,57

Oscar Leite Pires
Superintendente de Finanças

BALANÇO GERAL DO ATIVO E PASSIVO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1970

PASSIVO

5.131	- Pessoal a Pagar	20.869.503,48	
5.132	- Vencimentos e Salários Não Reclamados	1.421.113,06	
5.133	- Contas a Pagar	88.542.424,16	
5.134	- Juros a Pagar	4.549.405,66	
5.136	- Aluguéis a Pagar	29.194,29	
5.139	- Tráfego Mútuo — Crédito	4.228.397,68	
5.140	- Credores Por Depósitos	14.743.217,95	
5.141	- Credores Por Cauções em Dinheiro	4.730.225,35	
5.142	- Credores Por Empréstimos	301.262,48	
5.143	- Créditos Não Reclamados	1.906.010,47	
5.144	- Instituições de Previdência e Assistência Social	19.184.864,92	
5.149	- Credores Diversos	67.768.517,73	228.283.949,23

RESULTADO PENDENTE

5.102	- Doações	1.847.719,15	
5.159	- Contas Diversas de Retificação do Ativo	9.086.406,46	10.934.125,61

TOTAL DO PASSIVO REAL 2.612.531.878,56

PASSIVO DE COMPENSAÇÃO

5.180	- Credores Por Cauções em Títulos	1.680.664,71	
5.181	- Garantias de Fidelidade Funcional	231.375,21	
5.182	- Garantias Diversas de Terceiros	3.277.766,75	
5.183	- Credores de Bens de Terceiros	826.380,16	
5.189	- Valores Passivos de Compensação Diversos	249.150.327,18	255.166.514,01
			2.867.698.392,57

Luis Dias de Almeida
Chefe do Departamento de Contadoria
Contador—CRC—GB—4219

Gen. Antônio Adolfo Manta
Presidente

N.º DAS CONTAS	DÉBITO	CR\$
3.100	Despesa do Exercício Ferroviário	1.147.439.453,98
		<u>1.147.439.453,98</u>
	Prejuízo do Exercício Ferroviário	483.047.280,79
3.101	Despesa Patrimonial	15.865.477,82
3.102	Despesa de Empreendimentos Diversos	48.445.109,14
3.103	Impostos e Taxas	4.134,96
3.104	Rendas Incobráveis	0,86
3.105	Despesas de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros	11.330.683,84
3.195	Despesas Ressarcíveis pela União	87.490.856,67
3.196	Serviços Gratuitos a Terceiros	43.337,83
3.199	Despesas Não Especificadas	149.131,25
	Saldo Credor (Resultado das Estradas Superavitárias)	25.404.725,00
		<u>671.780.738,16</u>

N.º DAS CONTAS	DÉBITO	CR\$
4.101	Saldo Devedor das Contas da Gestão	
	Resultado das Estradas Deficitárias	505.292.805,94
	MENOS:	
	Resultado das Estradas Superavitárias	25.404.725,00
4.105	Diferença de Câmbio – Débito	5,23
4.106	Ajustes de Almoxarifados e Depósitos – Débito	1.020.210,68
4.108	Superveniências Passivas	15.818.812,53
4.109	Insustistências Ativas	91.141.971,31
4.199	Perdas Diversas	455.109,17
	Saldo Credor Apurado	24.909.265,79
	Total Geral – Cr\$	<u>613.233.455,65</u>

Oscar Leite Pires
Superintendente de Finanças

BALANCETE DA RECEITA E DESPESA DA GESTÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1970

N.º DAS CONTAS	CRÉDITO	CR\$
3.000	Receita do Exercício Ferroviário	664.392.173,19
	Prejuízo do Exercício Ferroviário	483.047.280,79
		1.147.439.453,98
3.001	Receita Patrimonial	8.104.183,34
3.002	Receita de Empreendimentos Diversos	59.210.750,16
3.005	Receita de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros	8.032.195,63
3.016	Serviços Compulsórios	420,16
3.095	Ressarcimentos da União	87.490.856,67
3.099	Receitas Não Especificadas	3.649.526,26
	Saldo Devedor (Resultado das Estradas Deficitárias)	505.292.805,94
		671.780.738,16

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS - EXERCÍCIO DE 1970

N.º DAS CONTAS	CRÉDITO	CR\$
4.003	Lucros na Venda de Bens Patrimoniais	332.957,04
4.005	Diferenças de Câmbio - Crédito	56.796,25
4.006	Ajustes de Almojarifados e Depósitos - Crédito	11.777.371,35
4.007	Superveniências Ativas	18.791.832,42
4.008	Insustistências Passivas	101.910.452,77
4.098	Subvenção do Déficit Gestorial	479.888.080,94
4.099	Lucros Diversos	475.964,88
		613.233.455,65
	Total Geral - Cr\$	613.233.455,65

Luis Dias de Almeida
Chefe do Departamento de Contadoria
Contador—CRC—GB—4219

Gen. Antônio Adolfo Manta
Presidente

3.000	RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO	
1 -	RECEITA DOS TRANSPORTES	
2.000	- Passagens	125.046.728,56
2.001	- Bagagens	100.607,52
2.002	- Encomendas	5.033.487,70
2.003	- Animais em Trens de Passageiros	62.212,61
2.004	- Animais em Trens de Cargas	14.982.103,11
2.005	- Mercadorias	428.210.191,54
2.006	- Mercadorias Depositadas a Entregar	1.528.855,49
2.007	- Manobras de Carros e Vagões	89.533,61
2.008	- Percursos e Estadias de Carros e Vagões	1.351.856,79
2.009	- Taxas Diversas dos Transportes	251.798,26
2.015	- Transportes de Malas Postais	10.465.100,33
2.016	- Transportes Compulsórios	42.917,67
2.017	- Complementação da União	33.905.759,68
2.019	- Receita dos Transportes Diversos	118.949,02
		621.190.101,89
2 -	RECEITA COMPLEMENTAR DOS TRANSPORTES	
2.020	- Ingressos	355.727,91
2.021	- Aluguéis ou Receitas de Carros Refeitórios	41.351,05
2.022	- Armazenagens	375.761,58
2.023	- Comissões Sobre Cobranças para Terceiros	13.096,86
2.024	- Recebimento Entrega de Despachos a Domicílio	230.474,14
2.025	- Receita dos Transportes Auxiliares em Estradas de Rodagem	2.427.573,45
2.026	- Receita dos Transportes Rodoviários	18.677.382,03
2.039	- Receitas Complementares Diversas	1.291.159,62
		23.412.526,64
3 -	RECEITA ACESSÓRIA DOS TRANSPORTES	
2.040	- Rádio, Telégrafo e Telefone	227.953,66
2.041	- Concessões e Autorizações Diversas	2.458.890,41
2.042	- Venda de Materiais Inservíveis	9.307.079,51
2.043	- Fornecimento de Água	252.539,97
2.044	- Fornecimento de Energia Elétrica	744.094,69
2.045	- Aluguéis de Próprios	1.710.000,51
2.099	- Receitas Acessórias Diversas	5.088.985,91
		19.789.544,66
	TOTAL DA RECEITA	664.392.173,19

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO DE 1970

3.100 - DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

2.1 - CONSERVAÇÃO DA VIA PERMANENTE EDIFÍCIOS E INSTALAÇÕES

2.100	- Administração Geral	25.153.599,08
2.101	- Conservação do Leito da Linha	41.999.611,90
2.102	- Trens de Serviço	4.326.058,20
2.103	- Conservação de Túneis e Galerias	292.365,55
2.104	- Conservação de Viadutos, Pontes, Pontilhões e Bueiros	5.603.790,26
2.105	- Conservação de Linhas Elevadas	46,74
2.106	- Dormentes	26.829.435,56
2.107	- Trilhos e Acessórios	11.022.369,85
2.108	- Aparelhos de Mudança de Via	3.101.215,72
2.109	- Lastro	6.073.445,53
2.110	- Assentamento de Dormentes, Trilhos, Acessórios e Renovação de Lastro	31.696.045,46
2.111	- Conservação de Cêrcas	894.298,03
2.112	- Conservação de Passagens e Acessórios	153.282,05
2.113	- Conservação de Edifícios e Dependências	20.624.033,56
2.114	- Conservação de Caixas D'Águas	870.123,04
2.115	- Conservação de Depósitos de Combustíveis e Suas Instalações	21.473,90
2.116	- Conservação de Armazens Gerais, Cais e Docas	146,80
2.118	- Conservação de Linhas Telegráficas e Telefônicas	7.480.465,24
2.119	- Conservação das Instalações de Sinais	7.786.166,13
2.120	- Conservação de Instalações Radioelétricas	777.416,58
2.121	- Conservação das Instalações da Fôrça Hidráulica	92.458,56
2.122	- Conservação das Instalações de Energia Termoelétricas	12,96
2.123	- Conservação de Edifícios Para Estações e Sub-Estações de Energia Elétrica	279.593,01
2.124	- Conservação das Instalações de Transmissões e Distribuições de Energia Elétrica	7.175.694,17
2.125	- Conservação de Máquinas para Estações e Sub-Estações de Energia Elétrica	4.222.428,63
2.126	- Conservação de Máquinas da Via Permanente	3.161.705,87
2.127	- Ferramentas e Utensílios para Conservação da Via Permanente	3.725.193,82
2.128	- Despesas Improdutivas de Pessoal	39.988.189,84
2.131	- Baixas	2.900,82
2.199	- Despesas Não Especificadas	3.194.030,50

2.2 - MANUTENÇÃO DO EQUIPAMENTO DOS TRANSPORTES

2.200	- Administração Geral	15.407.214,60
2.201	- Manutenção de Locomotivas a Vapor	8.442.571,40
2.202	- Manutenção de Locomotivas Elétricas	3.668.096,67

Transporte 664.392.173,19

PREJUÍZO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO 483.047.280,79



A transportar 1.147.439.453,98

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO DE 1970

2.203	- Manutenção de Locomotivas Diesel	39.115.843,93
2.204	- Manutenção de Automotrizes	841.685,94
2.205	- Manutenção de Vagões	72.478.785,76
2.206	- Manutenção de Carros	55.567.008,05
2.207	- Manutenção de Material Flutuante	222.319,39
2.209	- Manutenção de Material Rodante Flutuante e Aéreo em Serviço da Estrada	3.665.322,81
2.210	- Manutenção de Material Auxiliar do Tráfego	817.683,35
2.211	- Despesas Improdutivas de Pessoal	30.746.265,11
2.214	- Baixas	126.278,82
2.215	- Trens de Serviço	170.099,27
2.216	- Manutenção de Locomotivas Diesel Hidráulicas	588.035,44
2.217	- Manutenção de Trens Diesel Hidráulicas	622.682,92
2.299	- Despesas Não Especificadas	6.652.880,59
		239.132.774,05

2.3 CUSTEIO DO DEPARTAMENTO COMERCIAL

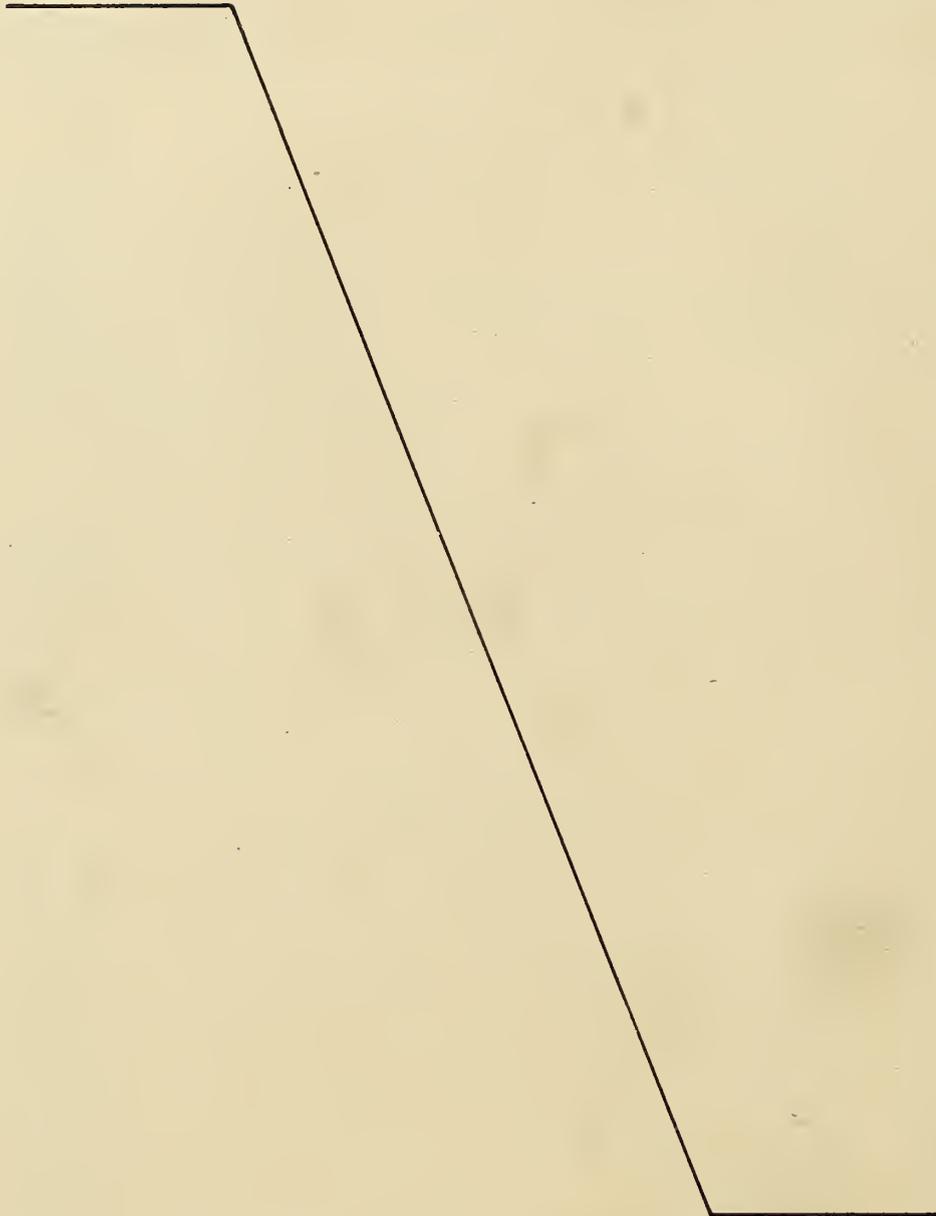
2.300	- Administração Geral	4.045.544,98
2.301	- Publicidade e Propaganda	116.634,03
2.302	- Despesas Improdutivas de Pessoal	749.445,87
2.307	- Publicidade e Propaganda Para Terceiros	182.401,16
2.399	- Despesas Não Especificadas	2.800,35
		5.096.826,39

2.4 CUSTEIO DO TRÁFEGO, MOVIMENTO E TRAÇÃO

2.400	- Administração Geral	39.458.770,35
2.401	- Pessoal das Estações	68.408.640,64
2.402	- Manobras - Tração a Vapor	4.077.451,25
2.403	- Manobras - Tração Elétrica	221.270,23
2.404	- Manobras - Tração Diesel	17.011.195,35
2.406	- Fornecimento às Estações	7.139.029,01
2.407	- Tração a Vapor - Pessoal	6.033.123,23
2.408	- Tração Elétrica - Pessoal	6.402.549,22
2.409	- Tração Diesel - Pessoal	22.384.656,83
2.410	- Automotrizes	950.006,66
2.411	- Combustíveis - Tração a Vapor	16.273.289,38
2.412	- Tração Elétrica	3.560.909,68
2.413	- Tração Diesel	56.156.515,52
2.414	- Água Para Locomotivas e Trens	1.214.530,81
2.415	- Lubrificantes Para Locomotivas	4.411.778,71
2.416	- Fornecimento Diversos às Locomotivas	2.091.412,49
2.417	- Manutenção de Depósitos e Abrigos de Locomotivas	8.596.218,14
2.418	- Condução de Trens	25.237.224,82
2.419	- Materiais e Outras Despesas Para Manutenção dos Trens	7.745.024,77
2.420	- Materiais e Outras Despesas Para Abastecimento dos Trens	876.468,26

Transporte

1.147.439.453,98



TOTAL GERAL - CRS

1.147.439.453,98

Oscar Leite Pires
Superintendente de Finanças

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO DE 1970

2.421	- Sinalização	2.064.563,14
2.422	- Vigilância nas Passagens de Nível	33.115,73
2.423	- Serviço Telegráfico Telefônico	9.191.538,26
2.424	- Recabimentos e Entregas a Domicílio	446.366,71
2.425	- Transportes Auxiliares Rodo-Ferrovário (Serviço Rodoviário)	11.430.595,56
2.426	- Transportes Auxiliares por Via Aquática	14.434,47
2.428	- Vasamento, Evaporação Quebras e Danificações e Materiais	8.855,32
2.429	- Perdas e Avarias - Cargas	910.127,68
2.430	- Perdas e Avarias - Bagagens e Encomendas	8.067,62
2.431	- Perdas e Avarias - Animais	14.288,26
2.432	- Baldeações	1.076.014,69
2.434	- Percurso, Estadia e Aluguéis de Carros e Vagões	982.832,68
2.437	- Despesas Improdutivas de Pessoal	53.194.294,34
2.440	- Baixas	6.394,21
2.441	- Trens de Serviço	380.158,30
2.499	- Despesas Não Especificadas	2.960.132,17
		380.971.844,49

2.5 CUSTEIO DA ADMINISTRAÇÃO GERAL

2.500	- Administração Superior	74.173.729,40
2.501	- Administração Econômica e Financeira	44.087.918,49
2.502	- Serviço Jurídico	8.406.765,63
2.503	- Acidentes do Trabalho	2.555.266,69
2.504	- Acidentes em Pessoas Estranhas a Estrada	848.924,99
2.505	- Danos em Bens Alheios	102.324,75
2.506	- Impostos e Taxas	693.716,37
2.507	- Contribuições Para Instituições de Previdência e Assistência Social	87.390.752,09
2.509	- Contribuições Para a Contadoria Geral dos Transportes	9.183,42
2.510	- Ensino e Seleção Profissional	15.374.583,28
2.511	- Trens de Serviço	27.334,22
2.512	- Despesas Improdutivas	17.757.050,02
2.513	- Seguros	9.747,51
2.515	- Baixas	596,59
2.516	- Assistência Social Espontânea	11.244.927,91
2.520	- Reclamações Trabalhistas	1.791.925,55
2.521	- Rescisão de Contrato de Trabalho	871.347,58
2.599	- Despesas Não Especificadas	344.317,20
		265.690.411,69
	TOTAL GERAL - CR\$	1.147.439.453,98

Luis Dias de Almeida
Chefe do Departamento de Contadoria
Contador-CRC-GB-4219

Gen. Antônio Adolfo Manta
Presidente

CAPA WILSON MÓDOLO

ARTE WILSON ALVES

SETOR DE DESENHO E IMPRESSÃO

Departamento do Impôsto de Renda

2375/71	385.0981 R382
Re	Rêde Ferroviária Federal S. A.
E	AUTOR
1	Relatório anual.
	TÍTULO
	1970.
Devolver em	NOME DO LEITOR

2375/71 385.0981
R382
Rêde Ferroviária Federal S.A.
Relatório anual.
1970

AOT/

Bôlsa de Livros D.M.F.-1369
Departamento de Imprensa Nacional —

