

RFF SA

Relatório-67



385.0981
R382

rede ferroviário federal s. o.





SEDES ADMINISTRATIVAS DAS UNIDADES DE OPERAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO GERAL

EFSLT

ESTRADA DE FERRO SÃO LUÍS - TERESINA
SÃO LUÍS - MARANHÃO

RVC

RÊDE DE VIAÇÃO CEARENSE
FORTALEZA - CEARÁ

RFN

RÊDE FERROVIÁRIA DO NOROESTE
RECIFE - PERNAMBUCO

VFFLB

VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO
SALVADOR - BAHIA

VFCO

VIAÇÃO FÉRREA CENTRO-OESTE
B. HORIZONTE - MINAS GERAIS

EFL

ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA
RIO DE JANEIRO - GUANABARA

EFCB

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL
RIO DE JANEIRO - GUANABARA

EFSJ

ESTRADA DE FERRO SANTOS A JUNOIAÍ
SÃO PAULO - SÃO PAULO

EFNOB

ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL
BAURUR - SÃO PAULO

RVPS

RÊDE DE VIAÇÃO PARANÁ - SANTA CATARINA
CURITIBA - PARANÁ

EFDT

ESTRADA DE FERRO OONA TEREZA CRISTINA
TUBARÃO - SANTA CATARINA

EFSC

ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA
BLUMENAU - SANTA CATARINA

VFRGS

VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL
PÓRTO ALEGRE - R. GRANDE DO SUL

ADMINISTRAÇÃO GERAL
RIO DE JANEIRO - GUANABARA

APRESENTAÇÃO	1
INTRODUÇÃO	
ATIVIDADES NO EXERCÍCIO	
ÁREA INDUSTRIAL	
VIA PERMANENTE	3
MELHORIA DE TRAÇADO E OBRAS	4
MATERIAL DE TRANSPORTE	5
OFICINAS	6
COMUNICAÇÕES	7
LICENCIAMENTO E SINALIZAÇÃO	8
ELETRIFICAÇÃO	9
ÁREA ADMINISTRATIVA	
REORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA	9
RACIONALIZAÇÃO E METODIZAÇÃO DE TRABALHO	9
MEDIDAS GERAIS	10
ÁREA DO MATERIAL	
INSPEÇÃO E PESQUISA	
CODIFICAÇÃO	
DESCENTRALIZAÇÃO	
MEDIDAS GERAIS	11
ÁREA DO PESSOAL	
RELAÇÕES HUMANAS	
EFETIVO	
DESENVOLVIMENTO DO PESSOAL	12
PLANO SIMPLIFICADO DE CLASSIFICAÇÃO DE CARGOS	13
ASSISTÊNCIA SOCIAL	13
ÁREA COMERCIAL	
TRANSPORTES REALIZADOS	14
MEDIDAS OPERACIONAIS	15
CONVÊNIO DE TRÁFEGO MÚTUO	16
AJUSTES E ACÓRDOS ESPECIAIS	16
ÁREA FINANCEIRA	
SITUAÇÃO PATRIMONIAL	
FUNDOS DIVERSOS	16
AUMENTO DE CAPITAL	
FINANCIAMENTOS	
RESULTADOS DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO	17
RESULTADO DA GESTÃO	
DEFICIT DEPURADO	18
LUCROS E PERDAS	19
EXECUÇÃO FINANCEIRA	
INVESTIMENTOS	
RESULTADOS COMPARADOS	20
SUBSIDIÁRIAS	
RÊDE FEDERAL DE ARMAZÊNS GERAIS FERROVIÁRIOS S. A.	23
URBANIZADORA FERROVIÁRIA S. A.	24
PRINCIPAIS RESULTADOS ESTATÍSTICOS	26
ORGANOGRAMA DA ADMINISTRAÇÃO GERAL	27
RESUMO DO PLANO TRIENAL DE INVESTIMENTOS	28
QUADROS DE BALANÇOS	
BALANÇO GERAL DO ATIVO E PASSIVO	31
DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS	33
DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO	34
BALANÇO PATRIMONIAL	37
BALANCETE DA RECEITA A DESPESA DA GESTÃO	39
CONTA DE LUCROS E PERDAS	40
PARECERES	
CONSELHO FISCAL	43
CONSELHO CONSULTIVO	45

385-0981
R382

2137 24 10 68

senhores acionistas

Em cumprimento aos preceitos legais, a Diretoria da Rede Ferroviária Federal S. A. apresenta a V. Sas. o Relatório anual de suas atividades em 1967, bem como o Balanço Geral e a demonstração da Conta de Lucros e Perdas daquele exercício.

Na oportunidade a atual Direção assegura ter se empenhado em atender aos elevados interesses da Empresa, de modo à corresponder à confiança nela depositada.

O ano de 1967 se constituiu no 10º da vida da Empresa e os resultados obtidos no decênio assinalaram um acréscimo de 35% no número das toneladas-km de carga produzidas, trabalho êsse executado com uma redução de 15% no efetivo do pessoal e de 49% e 13% no número, respectivamente, de locomotivas e vagões em tráfego, prova concreta do aumento de produtividade, também demonstrada por um acréscimo de 47% na densidade média de tráfego.

No decorrer do exercício de 1967, graças à política de contenção de gastos, sem que fôssem afetadas as condições operacionais, foi mantida, em termos reais de moeda deflacionada, a mesma despesa de gestão do período anterior. O deficit de gestão, e com êle o coeficiente de exploração, cresceu, em números deflacionados, de 3%, face à queda correspondente da receita, condicionada que estêve à retração de transportes básicos, à situação climatológica da região centro-sul, às insuficiências tarifárias e aos encargos impostos pelo govêrno.

A política de agressividade comercial permitiu reduzir o impacto da recessão do mercado de minério de ferro, com a conquista de outras mercadorias cujo transporte entrou novamente em ascensão.

No campo dos investimentos, sua aplicação condicionada à rentabilidade mais imediata e sua disciplina estruturada num plano trienal de inversões, configuraram a política de preparo de uma infraestrutura moderna e capaz de permitir aos órgãos de operação competir com mais vantagens no mercado de transporte.

O preparo técnico dos empregados, sua adaptação às melhores metodologias de trabalho e sua integração ao espírito da Empresa e da comunidade, definiram a política de pessoal.

As atividades desempenhadas nas diversas áreas de trabalho estão a seguir sintetizadas e analisadas. Na apreciação do deficit de gestão foi êle depurado de encargos e obrigações impostos à Empresa e assim reduzido a sua real dimensão, ou seja, 25% inferior ao valor contabilizado.

ATIVIDADES NO EXERCÍCIO

ÁREA INDUSTRIAL

VIA PERMANENTE

Com a entrada em funcionamento da usina de imunizações de dormentes de Fortaleza, na RVC, a RFFSA passou a contar, em 1967, com 11 unidades em serviço, que produziram mais de 1 milhão de dormentes tratados no ano, além de postes e cruzetas, para atendimento a terceiros. A produção superou em 25% a do ano anterior e facultou à Empresa a preservação de um quarto do número total de 4.000.000 de dormentes que aplicou durante o exercício.

Cumprindo programa de substituição de trilhos e acessórios, foram adquiridos, no País, 22.000 toneladas desse material e ajustados contratos para importação de outras 230.000 t de trilhos, talas e placas; foram aplicadas cerca de 40.000 t de trilhos novos em 400 km de linha; para melhoria dos pátios, além do aumento da extensão de seus desvios, foram substituídos perto de 200 aparelhos de mudança de via.

Pátio, de 20 linhas, no Pôrto de Paranaguá — RVPSC



Operando 4 estaleiros de soldagem elétrica e suas equipes de soldagem aluminotérmica, a RFFSA efetuou mais de 35.000 soldas de trilhos, equivalentes a mais de 200 km de linha soldados no ano.

Os serviços de conservação de linha se desenvolveram mais racionalmente, com o apoio e melhor aproveitamento das equipes mecanizadas; e os trabalhos de remodelação da via produziram 1.000 km de linha adaptados aos novos padrões de dormentação, lastramento e drenagem.



Montagem dos tanques em Cubatão — EFSJ

MELHORIA DE TRAÇADO E OBRAS

O exercício de 1967 assinalou a entrega ao tráfego da variante Floriano-Agulhas Negras, na EFCB, com 16 km, dormentes de concreto, fixação duplamente elástica e trilhos soldados em barras contínuas, só interrompidas nas pontes. Foi também inaugurada a variante Penápolis-Glicério, com 19 km. na EFNOB.

Na RVPSC foi entregue provisoriamente ao tráfego o novo trecho Dr. Camargo-Jussara, de 32 km, integrante do prolongamento Água Boa-Cianorte, cujo assentamento da linha está delegado àquela estrada, pelo DNEF. A ligação Ambaí-Campos Elíseos teve concluído o assentamento da linha métrica de 16 km, e na VFCO realizou-se a entrega definitiva do trecho Divinópolis-Costa Pinto, de 180 km, em bitola de 1,00 m.

Nas diversas Unidades de Operação prosseguiram as obras de construção das variantes de Pedras Altas, Santa Maria-Canabarro e Jaguari-Santiago (VFRGS); variantes Promissão-Avenhandava e Coroados-Guatambu (EFNOB); variante de Tubarão (EFDTC); variante de Aracoíaba e Capistrano-Itapiúna (RVC); alargamentos General Carneiro-Sete Lagoas, Engenheiro Pedreira-Costa Barros e variante Queluz-Lavrinhas (EFCB).



Variante Floriano — Agulhas Negras — EFCB

A conclusão do sistema de "ferry boat" sobre o rio São Francisco, marcou, em 1967, o início da operação de integração ferroviária norte-sul. No Rio de Janeiro, o término das estações de Triagem, Penha e Santíssimo deu nova feição aos subúrbios da EFCB e EFL.

Na VFRGS foram aceleradas as obras de conclusão, do novo pátio de triagem de Santa Maria, já em operação; ênfase foi dada ao melhoramento dos pátios da EFCB, na linha do Centro e ramal de São Paulo.

Na EFSJ a construção da 2ª linha de oleoduto para produtos claros prosseguiu com a montagem dos tanques em Utinga e Cubatão; a construção da 3ª linha de subúrbio entre Santo André e Pirituba (30 km) teve acelerados o assentamento da via e a montagem da rede aérea de eletrificação.



Ferry-boat sobre o Rio São Francisco

A construção da linha dupla, em bitola larga, no trecho suburbano Penha Circular-Caxias, prosseguiu com a conclusão de uma ponte e um viaduto, com a consolidação de cortes e aterros, permitindo o início do serviço de assentamento de linha.

Foi dada seqüência à construção das estações de Três Lagoas e Corumbá, na EFNOB e à adaptação, em Porto Alegre, do prédio existente para a instalação de nova estação de passageiros e encomendas; em Brasília, foi concluída a sede da agência do Rodoferrviário da VFCO.

O programa de reforço e substituição de pontes foi incrementado e a conclusão desse serviço, no trecho Entroncamento-Livramento (VFRGS), possibilitou a circulação de locomotivas diesel de 18 t/eixo, liberando as primitivas, de 13 t, para substituírem economicamente outras, a vapor, em diversas linhas.

MATERIAL DE TRANSPORTE

Durante o ano de 1967, foram recebidos 655 vagões de bitola métrica, dos quais 520 fechados de 42 t, 80 gôndolas de 54 t e 55 fechados de 33 t, ampliando a capacidade total da frota de vagões de 2%: foram encomendados ainda 310 vagões metálicos, para entrega em 1968. Cerca de 8.000 vagões sofreram reparações ou reconstruções; assim, apesar de baixados mais de 300 veículos, o número de vagões em tráfego cresceu de quase 1.000 unidades em relação ao ano anterior.

A RFFSA, além de 900 unidades reparadas em suas oficinas, construiu 32 modernos carros de passageiros que permitiram baixar grande número de veículos obsoletos e de reparação onerosa. Nos subúrbios do Rio de Janeiro e de São Paulo foram colocados em tráfego 47 novos trens-unidades elétricos constituídos de 141 carros.

Estação de Santíssimo — EFCB



Estação de Triângulo — EFL

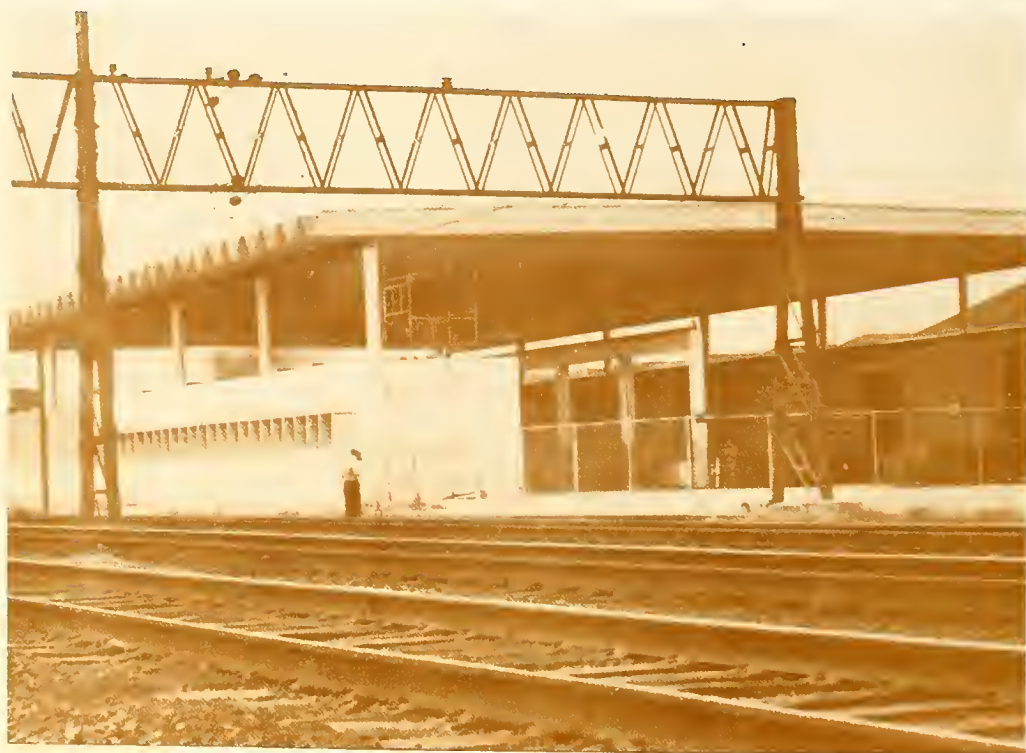


A conversão de freios à vácuo para ar comprimido foi concluída nas estradas do sul e iniciada nas do nordeste do País, tendo sido adaptados cerca de 200 vagões na RFN.

Além da modernização de 6 locomotivas diesel-elétricas, o parque de tração foi acrescido de 69 novas unidades, sendo 20 de 640 HP, 45 de 2.000 HP e 4 de 3.000 HP.

OFICINAS

Foi inaugurada a Oficina Diesel de Praia Formosa, na EFL, com 10.500 m² de área, para atender a um parque de tração de 200 locomotivas/ano, prosseguindo os trabalhos de construção do novo Parque Diesel de Edgard Werneck, na RFN, e de obras complementares e aparelhamento da Oficina de São Francisco, na VFFLB.



Pósto de revisão de vagões — Ipiranga — EFSJ

Quanto às oficinas de carros e vagões, foram concluídas as de Curuçá (EFNOB) e Divinópolis (VFCA), e reformada a Oficina de Lapa (EFSJ) e a fundição das oficinas de Santa Maria (VFRGS). Prosseguiu-se a remodelação das oficinas de Imbetiba (EFL), Bauru (EFNOB),

Santa Maria (VFRGS) e Pontes (VFRGS).

Dentro do programa de melhoria da eficiência no atendimento do material rodante, foram concluídos e equipados os postos de revisão de Ipiranga, na EFSJ, de Santa Maria, na VFRGS, e de Prudente, na VFCO, estando em fase final de construção e aparelhamento 10 outros postos, na RVC, VFFLB, EFCB, EFL, VFCO, RVPSC e VFRGS.

COMUNICAÇÕES

A implantação de modernos sistemas de telecomunicações nas diversas Unidades de Operação foi ativada com a importação das centrais telex, teleimpressores e equipamentos de ondas portadoras e sistemas telefônicos automáticos para a VFRGS e RVPSC; ao mesmo tempo se processou a reconstrução das linhas de seletivo, sobre as quais será instalado o sistema de transmissão por carrier. O sistema integrado de telecomunicações dessas duas U.O., cobrindo mais de 5.000 km de linhas, eliminará o obsoleto telégrafo "Morse" e se constituirá no maior da América Latina.

Em 1967, foi também concluído pela RFFSA o projeto técnico de total modernização das comunicações na EFCB, abrangendo o eixo de bitola larga Rio-São Paulo-Belo Horizonte; o projeto foi concebido de forma integrada, dentro da técnica mais moderna, e atenderá igualmente as ligações mais importantes da VFCO e da EFL. As linhas físicas já estão sendo construídas ou remodeladas e se iniciou a instalação das centrais telefônicas recebidas durante o ano.

Foram adquiridos teleimpressores para operar no trecho Araguari-Goiânia (VFCO) e, também, em 1967, foi instalado na EFSJ moderno sistema de interligação em UHF, para atendimento do tráfego de comunicações telegráficas e por teletipo da operação das linhas de oleoduto daquela Unidade de Operação.

Iniciou-se a construção e instalação do grande sistema de fonia e teleimpressão que ligará a sede da Administração Geral com as sedes das Unidades de Operação; realizaram-se as obras de construção civil no Rio de Janeiro, Recife e Curitiba; instalaram-se os equipamentos de força e processa-se a montagem das antenas, instrumentos e demais equipamentos, o que envolve a participação de mais de 30 indústrias nacionais e estrangeiras.

Quanto às linhas telegráficas e de seletivo, foram construídos ou remodelados cerca de 1.000 km em todas as Unidades de Operação, tendo sido instalados centros seletivos na RVC, RFN, VFFLB, VFCO e EFNOB.

LICENCIAMENTO E SINALIZAÇÃO

Com uma produção mensal de 20 unidades (10 estações completas), foi iniciada, em caráter industrial, a fabricação da aparelhagem de "Staff-elétrico", o que possibilitou a instalação de 100 desses dispositivos de licenciamento que aumentarão a segurança na circulação de trens nas linhas que não justificam ainda um sistema de sinalização automática.

Em 1967, foi acelerada a montagem da sinalização automática (CTC) dos trechos Lafaiete-Barreiros, no ramal do Paraopeba, e Bangu-Matadouro, na área do Rio de Janeiro, e iniciada a implantação do controle de tráfego centralizado no trecho Sebastião Gualberto-Mogi das Cruzes, nos subúrbios paulistas da EFCB. Na EFSJ prosseguiu a execução do grande projeto de automação que inclui o CTC, controle automático de velocidade e frenagem (*speed control*) e dispositivos de sinalização interna nas cabines de maquinistas (*cab signal*).



Aparelhos "STAFF" fabricados nas oficinas de Curitiba — RVPSC



Painéis de Controle — CTC — EFSJ



Subestação de Triagem — EFCB

ELETRIFICAÇÃO

Foi intensificada a recuperação do sistema eletrificado da EFCB, e prosseguiram os serviços de instalação da grande subestação retificadora de Triagem.

Na VFFLB a reconstrução do sistema possibilitou a entrada em operação do trecho eletrificado Candeias-Santo Amaro, o que colocou em disponibilidade a tração diesel que o atendia e melhorou o índice de utilização das locomotivas elétricas existentes.

ÁREA ADMINISTRATIVA

REORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

Buscando a racionalização da estrutura orgânica da Administração Geral da Empresa e, com vistas à descentralização de atividades específicas e sua desburocratização, foram criadas as Assistenções Gerais de Finanças e de Material, passando assim a seis os órgãos executivos gerais subordinados à Presidência, posteriormente todos alçados à categoria de Superintendências Gerais, face à alteração estatutária autorizada pela Assembleia Geral de 28.12.67. Da reestruturação resultou o organograma anexo.

A descentralização administrativa pretendida ensejou, ainda, competente autorização à Presidência para delegar funções executivas a Diretores do órgão colegiado da Empresa. Como passo gradativo para implantação dos sistemas ferroviários regionais, foram constituídos grupos de Estradas, cada um representado junto à Presidência por um Diretor da RFFSA. A organização administrativa de algumas Unidades de Operação foi revista visando à racionalização, dinamicidade e homogeneidade estrutural.

RACIONALIZAÇÃO E METODIZAÇÃO DO TRABALHO

A utilização da microfilmagem permitiu a dinamização de serviços cadastrais e a liberação de áreas e móveis ocupados por processos.

Por sua vez a ampliação e implantação dos sistemas mecanizados para registros e operação contábil-financeira-estatística, em algumas Estradas, e a substituição, em outras, desse equipamento convencional de processamento de dados por computadores eletrônicos, marcaram uma completa modificação nas rotinas de trabalho, possibilitando a obtenção

mais rápida, segura e econômica dos elementos necessários às decisões da administração.



Instalação de Computador Eletrônico — VFCO

Com vistas a uma normalização contábil que reflita a realidade deficitária da Empresa, sem os encargos e ônus que lhes são impostos pelo próprio Governo, propôs a RFFSA aos órgãos competentes a alteração de sua padronização de contas; enquanto aguarda essa aprovação, já determinou a apuração de alguns desses resultados que serão todos levantados no exercício de 1968.

MEDIDAS GERAIS

Conseguiu a Administração, graças às autoridades governamentais, o desfogo financeiro da Empresa, então onerada por compromissos acumulados.

A incorporação das taxas dos Fundos de Melhoramentos e de Renovação Patrimonial à receita de transportes reduziu os recursos de investimentos que ficaram restritos à cota de Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes. As necessidades de capital mais mediatas da RFFSA foram, então, sistematizadas no Plano Trienal de Investimentos — 1968/1970, que totalizou NCr\$ 978 milhões dos quais são recursos normais NCr\$ 459 milhões ficando por prover NCr\$ 519 milhões. Parte dos recursos a obter já foram objeto de um convênio com o BNDE, que financiará, a partir de 1968, NCr\$ 140 milhões, a serem aplicados em obras prioritárias na EFCB, EFSJ e EFNOB.

Além da venda dos bens imóveis dos trechos ferroviários erradicados, a Empresa iniciou a alienação de áreas disponíveis e não ligadas à atividade ferroviária; também a venda de sucata foi incrementada. As locações e concessões a terceiros sofreram os reajustamentos permitidos de modo a alçar os baixíssimos aluguéis e taxas vigentes.

Quanto aos ramais antieconômicos, foi suspenso o tráfego em 130 km de linha, extensão restrita não só pela política de investimentos rodoviários, que não pôde atender à execução programada das Estradas substitutivas, como também pelos superiores interesses de ordem social.

ÁREA DO MATERIAL

INSPEÇÃO E PESQUISA

Na nível Superintendência Geral de Material, a criação do Departamento de Inspeção e Pesquisa, atuando nos campos de inspeção, exames, análise e pesquisa em laboratório e recebimento dos materiais a serem aplicados nas ferrovias, veio dar aos órgãos de suprimento a cobertura técnico-científica que se fazia necessária.

CODIFICAÇÃO

Avançou a RFFSA na tarefa básica de organização racional do controle de estoques, aquisições e transferência, com a codificação e especificação de 7.500 itens de materiais, além de iniciados os metuculosos trabalhos referentes aos itens que complementam 50% da totalidade dos grupos em que são classificados os materiais em uso na Empresa.

DESCENTRALIZAÇÃO

A descentralização da importação possibilitou às Unidades de Operação a atenderem com maior rapidez as suas necessidades prementes de peças sobressalentes para locomotivas.

MEDIDAS GERAIS

Face à política de contenção de despesas, a aquisição de materiais foi restrita, sem prejuízo, contudo, da operação ferroviária; entre outras grandes compras, equacionou-se o fornecimento de 2.000.000 dormentes tratados pela Companhia Vale do Rio Doce e foram encomendados 310 vagões e 180.000 t de trilhos.

ÁREA DO PESSOAL

RELAÇÕES HUMANAS

Desenvolveram-se com normalidade as relações da Administração com o pessoal ferroviário, continuando o clima de perfeita eficiência e disciplina registrado em todos os setores; tal situação não impediu, em algumas Unidades de Operação, intensa atividade na área jurídica, a fim de fazer face às reclamações trabalhistas ajuizadas contra atos baixados em exercícios anteriores.

EFETIVO

Fiel aos objetivos do Decreto-Lei nº 5, de 4.4.1966, que recomendou a estruturação, em bases econômicas, do seu quadro de pessoal, a RFFSA definiu, em 1967, a lotação de tôdas as suas Unidades de Operação, fixando em 131.000 o efetivo total de seus empregados.

Mantendo regime de austeridade na contenção das admissões e dinamizando o processamento de aposentadorias, encerrou-se o ano com cerca de 133.400 servidores, contra um efetivo inicial de 138.600; essa redução de mais de 5.000 empregados foi obtida sem prejuízo da segurança dos serviços e da tranqüilidade social.



DESENVOLVIMENTO DO PESSOAL

Desenvolveu-se, durante o exercício de 1967, intensa atividade de apoio no sentido da valorização da mão-de-obra existente, através da execução de programas de treinamento e seleção de pessoal. Tais programas de desenvolvimento de pessoal foram executados sem quaisquer ônus de custeio à RFFSA, graças ao convênio firmado entre a RFFSA e o SENAI.

Foram cumpridos 839 planos de treinamento e realizados 18 seminários de estudos, com a participação de 13.000 treinandos, em 151.000 horas de trabalho. A RFFSA realizou, ainda à conta do convênio RFFSA-SENAI, treinamento de 9 empregados no exterior.

No que se refere à seleção de pessoal, 2.300 candidatos foram submetidos a 13.600 provas, com vistas à rigorosa escolha e adaptação do pessoal necessário.

Em Curitiba, foi concluído o Núcleo de Treinamento Ferroviário da RVPSC, ocupando uma área construída de 1.800 m² e dotado de todos os requisitos necessários ao bom andamento das atividades de treinamento desenvolvidas pela Estrada. Em Belo Horizonte, em edifício adaptado para o fim, instalou-se o Núcleo de Treinamento Ferroviário da VFCO.

PLANO SIMPLIFICADO DE CLASSIFICAÇÃO DE CARGOS

A implantação, em 1967, do Plano Simplificado de Classificação de Cargos possibilitou a redução do excessivo número de classes existentes, maior flexibilidade para aproveitamento da mão-de-obra e melhor controle de lotação do pessoal; o plano abrangeu todo o pessoal cedido à RFFSA pela União. Procederam-se, ainda, a estudos objetivando sua aplicação ao pessoal regido pela Consolidação da Legislação Trabalhista.

ASSISTÊNCIA SOCIAL

Em virtude do regime de compressão de despesas, a programação feita para o exercício foi cumprida apenas parcialmente, dentro dos objetivos de integração do homem à Empresa e à Comunidade.

No campo de assistência alimentar, foi incentivado o funcionamento mais eficiente das cooperativas, através de assistência técnica prestada, de facilidades criadas no processo de reembolso de suas consignações e de concessões de eventuais empréstimos de emergência. Consoante convênio firmado com a Campanha Nacional de Alimentação do Ministério da Educação e Cultura, foi incrementada a merenda escolar nos estabelecimentos de ensino mantidos pela RFFSA.

Inaugurou-se, na VFFLB, o Centro Social de Periperi, dispositivo de importância na integração da comunidade ferroviária baiana, através do trabalho social orientado.

No setor de higiene e segurança industrial, as atividades das CIPAS foram incrementadas, conseguindo-se redução no índice de absenteísmo e na ocorrência de acidentes no trabalho, tendo sido, ainda, dispensados cuidados especiais na preservação da saúde e da integridade física dos empregados.

ÁREA COMERCIAL

TRANSPORTES REALIZADOS

A retração do mercado internacional e a recessão da siderurgia interna determinaram uma redução de 11% no trabalho remunerado produzido com o transporte de minério de ferro, que vinha representando cerca de 30% da tonokilometragem de mercadorias efetuadas pela RFFSA. Os transportes reconhecidamente antieconômicos de bagagem, encomendas e animais prosseguiram seu esperado declínio e o resultado final se afiguraria bastante negativo, considerada ainda a agravante de uma prejudicial estação chuvosa na região centro-sul, não fôra uma agressividade comercial que, conquistando novos mercados, possibilitou a retomada do crescimento do transporte de outras mercadorias, com um acréscimo nestas de quase 2% em relação ao ano anterior; o resultado total do transporte de carga apresentou-se, então, inferior tão somente em 2,6% ao de 1966.

TRANSPORTE EM MILHÕES DE T.KM ÚTEIS

ITEM	1965	1966	1967	VARIAÇÃO 66/67	
				NUMÉRICA	%
Bagagem e Encomendas	70,7	54,6	35,6	- 19,0	- 35,0
Animais	321,9	289,9	241,1	- 48,8	- 16,8
Minério de Ferro	2.074,2	2.587,1	2.298,4	- 288,7	- 11,2
Demais Mercadorias	6.731,8	6.645,6	6.754,8	+ 109,2	+ 1,6
TOTAL	9.198,6	9.577,2	9.329,9	- 247,3	- 2,6

No tocante ao transporte de passageiros, um acréscimo de quase 4% nos usuários de trens de subúrbio, compensou a queda de 13% no número de passageiros de interior, possibilitando um resultado final de 292 milhões de passageiros, ou seja, 2,6 milhões a mais que em 1966.

MEDIDAS OPERACIONAIS

A racionalização da política operacional, estribada em infraestrutura mais adequada, comunicações modernas e material rodante apropriado, possibilitou a diagramação dos trens de carga para longas distâncias, melhores horários e menores atrasos. Foram eliminados, ou transformados em mistos, trens de passageiros não essenciais; utilizaram-se composições mais longas; fecharam-se estações, transformando mais de 150 em paradas.

Com vistas ao emprêgo, já no início de 1968, do transporte em cofres de carga (*containers*), entre Rio e São Paulo, foram preparados e equipados os pátios das Estações de Marítima e de Engenheiro São Paulo.

Deve ser ressaltada, também, a promoção do "*Trem da Integração Nacional*", que demonstrou as possibilidades do transporte ferroviário Norte-Sul do País, facultado pela entrada em funcionamento do "*Ferry-boat*" entre Propriá e Colégio, que, em seus primeiros meses de operação, já permitiu o intercâmbio de mais de 200 vagões mensais.

TARIFAS

As tarifas foram adaptadas à capacidade de absorção do mercado, com majorações de 22,7% para o minério de ferro, de 25% para mercadorias em geral, de 30% para passageiros, de interior e de 50% para passagens de subúrbio, bagagens e encomendas. Por determinação governamental o aumento das passagens de subúrbios não foi aplicado no Rio de Janeiro.

Visando ao incremento do transporte ferroviário pelas Unidades de Operação, foi estabelecido o "*pool*" para transporte de madeira, com eliminação dos zeros tarifários, adoção de pesos pré-estabelecidos e aplicação de tarifa uniforme, o que resultou na recuperação sensível desse transporte que estava sendo desviado para o transportador rodoviário. Foram ainda adotadas tarifas especiais para o aproveitamento de vagões vazios em retôrno, para o transporte de milho de exportação e para ga-

Pátio de Transbordo de Minério — Campo Grande — EFSJ



rantir os fretes nos períodos de entressafras.

CONVÊNIOS DE TRÁFEGO MÚTUO

O fortalecimento das condições competitivas, no campo do transporte, levou a RFFSA a diversos entendimentos com outras ferrovias; resultaram daí revisões dos convênios de tráfego mútuo e de intercâmbio de veículos com a Estrada de Ferro Vitória a Minas, com a E. F. Sorocabana e com a Ferrocarril Santa Cruz-Corumbá.

AJUSTES E ACÔRDOS ESPECIAIS

A competição rodoviária impôs a incrementação da política de ajustes e acôrdos especiais com os produtores, sendo firmados 226 ajustes que permitiram a movimentação, em tráfego próprio e mútuo, de mais de 10% de toda a carga transportada pela RFFSA. Foram mantidos entendimentos com as autoridades governamentais para transporte ferroviário do trigo nacional e argentino importado e da erva-mate a exportar ao Chile, através da Argentina.

ÁREA FINANCEIRA

SITUAÇÃO PATRIMONIAL

Foi de NCr\$ 1.907.974.844,79 o valor do ATIVO e PASSIVO constante do balanço apurado em 29 de dezembro de 1967, compreendendo as Estradas incorporadas e as administradas. A variação patrimonial verificada no exercício de 1967 importou em um acréscimo líquido do ativo imobilizado, no montante de NCr\$ 133.880.702,77.

FUNDOS DIVERSOS

Durante o exercício em causa, foram levados à conta de Fundos Diversos da Empresa os valores assim discriminados:

PARA AUMENTO DE CAPITAL

Cota-parte do Impôsto Único sôbre combustíveis e lubrificantes	NCr\$ 103.314.866,07
Taxa de Melhoramentos	NCr\$ 1.653.133,39

OUTROS FUNDOS

Fundo de depreciação	NCr\$ 1.628.701,65
F. N. I. F.	NCr\$ 4.370.867,00
Diversos	NCr\$ 8.067.286,03

AUMENTO DE CAPITAL

Conforme resolução da Assembléia Geral dos acionistas da Empresa, realizada em 29 de dezembro de 1967, aprovou-se um aumento de capital no valor de NCr\$ 140.152.215,00 pela incorporação de recursos acumulados no exercício de 1966 provenientes, de Cotas do Imposto Único Sobre Combustíveis e Lubrificantes, Taxa de Melhoramentos, Saldo Credor das Contas de Lucros e Perdas e Retificações Patrimoniais Positivas.

Dêsse modo, o Capital Social da Empresa passou a ser de NCr\$ 511.067.240,00, que se divide pelas seguintes ações de valor nominal de NCr\$ 1,00 cada uma, nominativas e integralizadas:

ações ordinárias pertencentes à União	375.951.786
ações preferenciais pertencentes aos Estados ..	108.093.869
ações preferenciais pertencentes aos Municípios	27.021.585

FINANCIAMENTOS

De um total de financiamentos externos concedidos, até 29.12.67, para o reaparelhamento de todo o sistema da RFFSA, em suas várias atividades e ascendendo a US\$ 259.298.413.25, a Rede recebeu, até a citada data, a importância de US\$ 206.100.243.96, correspondendo a equipamentos e materiais. Foram resgatados através do Banco do Brasil, compromissos no valor de US\$ 121.864.636.01, dos quais US\$ 88.331.261.23 de amortizações do principal e US\$ 33.533.374.78 referentes a juros vencidos.

Os débitos com o BNDE foram regularizados, consoante acordo firmado em 10.08.67, tendo sido liquidados compromissos no valor de NCr\$ 11.080.000,00.

RESULTADOS DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

A operação ferroviária da Empresa apresentou os seguintes resultados incluídos nos balanços das Unidades incorporadas e das estradas administradas:

Receita do Exercício Ferroviário ..	NCr\$ 314.198.404,78
Despesa do Exercício Ferroviário ..	NCr\$ 754.095.644,29
Deficit do Exercício Ferroviário ...	NCr\$ 439.897.239,51

Em relação ao exercício anterior, houve aumento de 25,77% na receita e de 28,59% na despesa, o que determinou que o acréscimo do deficit do exercício ferroviário fosse de 30,69%.

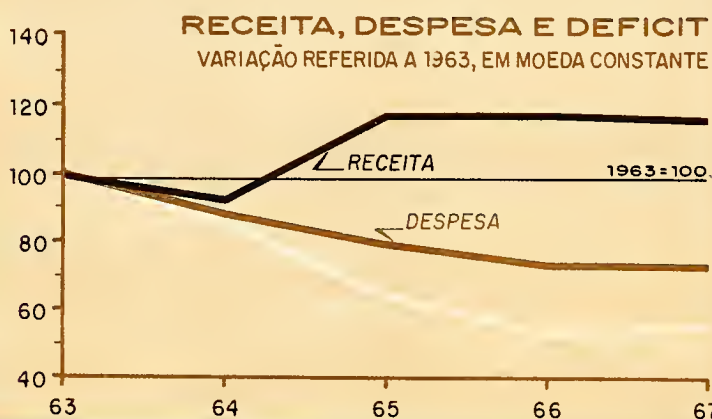
A participação das despesas de pessoal na despesa total do exercício foi de 66,25%, representando um acréscimo de NCr\$ 105.298.563,28, ou sejam 26,71%, referido a 1966. Consideran-

do-se que o aumento da receita ferroviária foi de NCr\$ 64.385.904,62, constata-se que houve um aumento de NCr\$ 40.912.658,66 na despesa de pessoal (salarial), sem a correspondente compensação tarifária (de receita) ou de subvenções, o que deveria ocorrer "ex-vi" do disposto no art. 24 e seu parágrafo, da Lei nº 3.115/57.

RESULTADO DA GESTÃO

Os resultados gestoriais contabilizados no exercício de 1967, consideradas as estradas administradas e as incorporadas, sintetizam-se da seguinte forma:

RECEITA		
EXERCÍCIO FERROVIÁRIO	314.198.404,78	
INDEPENDENTE DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO	<u>48.733.655,63</u>	362.932.060,41
DESPESA		
EXERCÍCIO FERROVIÁRIO	754.095.644,29	
INDEPENDENTE DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO	<u>44.397.853,61</u>	798.493.497,90
DEFICIT		
EXERCÍCIO FERROVIÁRIO	439.897.239,51	
INDEPENDENTE DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO (-)	<u>4.335.802,02</u>	435.561.437,49



Em relação a 1966, a receita gestorial aumentou de 28,47%, cabendo ao deficit de gestão um acréscimo de 31,6%.

DEFICIT DEPURADO

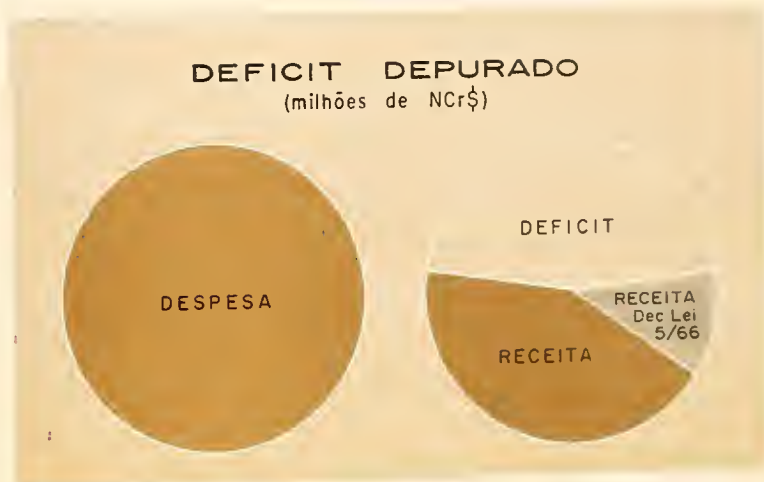
O deficit contabilizado da gestão seria reduzido, se computadas

aquelas receitas previstas no Decreto-Lei nº 5/66 e ora arroladas, ainda que de modo parcial e estimativo, face à dependência de regulamentação específica, a ser devidamente definida em 1968:

1. Insuficiência Tarifárias	NCr\$ Milhões
Passagens de trens suburbanos ...	16,0
2. Transportes não indenizados	
Transporte de malas postais	2,3
3. Despesas ressarcíveis	
Conservação de passagens de nível	0,2
Vigilância de passagens de nível	2,3
Atividades suprimidas	0,8
Vantagens de pessoal cedido	66,4
	88,0

Há de se considerar ainda que, além da cota de previdência incidente sobre o consumo geral de combustível, sobre a receita dos transportes ferroviários os recai outra taxa de 10%, arrecadada ao Fundo de Liquidez da Previdência Social, como contribuição da União. Não sendo o serviço rodoviário onerado desta última obrigação, percebe-se a limitação na área competitiva dos fretes, determinada por essa imposição legal (Decreto nº 60.998/67). Não houvera tal restrição, as tarifas poderiam ser a crescidas de 10%, posto que o usuário

já absorve essa sobrecarga, e o acréscimo de receita decorrente seria da ordem de NCr\$ 27 milhões.



Assim considerando, a receita gestorial seria acrescida de receitas e encargos a receber da União, ou por ela tolhidas, num montante de NCr\$ 115 milhões. O déficit real depurado passaria a ser de NCr\$ 320,6 milhões, ou seja 25% inferior ao contabilizados.

LUCROS E PERDAS

Apurados os resultados das Unidades de Operação, pela consolidação dos valores que movimentaram durante o exercício e levantamento

do Balanço Geral, apresenta a conta "*Lucros e Perdas*" o saldo devedor de NCr\$ 58.734.595,08.

Decorre o saldo acima, não só de operações das Estradas incorporadas como também das administradas, em face da nova sistemática pela unificação contábil introduzida, tendo em vista a apuração e demonstração de resultado único pela Empresa. Até o exercício de 1966, o resultado das Estradas Administradas era apurado em separado e, objeto de demonstrativos à parte, deixava de ser configurado no Balanço Geral da Empresa, o que, obviamente, repercutia nos resultados apresentados.

Assim, em face do procedimento adotado, as Estradas Administradas concorreram para o saldo negativo apurado com a parcela de NCr\$ 37.326.759,78, correspondente ao valor das subvenções (NCr\$ 35.423.789,41) fornecidas no exercício mais o saldo devedor (NCr\$ 1.902.970,37) que apresentaram, considerando que aqueles suprimientos anteriormente permaneciam como receita da Administração Geral na conta 3.004 — "*Subvenções e Auxílios*", pela sistemática então vigente, repercutindo favoravelmente no resultado de Lucros e Perdas do exercício.

EXECUÇÃO FINANCEIRA

A atividade financeira, centralizada na Administração Geral, envolveu a cifra global de NCr\$ 536.173.465,87, com numerário oriundo das seguintes fontes, relacionadas com sua participação percentual: Disponibilidades do Exercício Anterior e Valores para Fins Especiais (1%), Transferência do Tesouro Nacional (72%), Contas de Imposto Único (19%) e Outros (8%).

Os dispêndios no exercício se realizaram com a seguinte distribuição: com a Administração Geral (2%), para as Unidades de Operação (89%) e Outros Dispendios (9%), restando ainda uma disponibilidade, para 1968, de NCr\$ 1.910.642,82.

INVESTIMENTOS

As inversões de capital levadas a efeito em 1967 alcançaram o montante de NCr\$ 133.880.702,77, aplicados 19% pela Administração Geral e 81% pelas Unidades de Operação.

RESULTADOS COMPARADOS

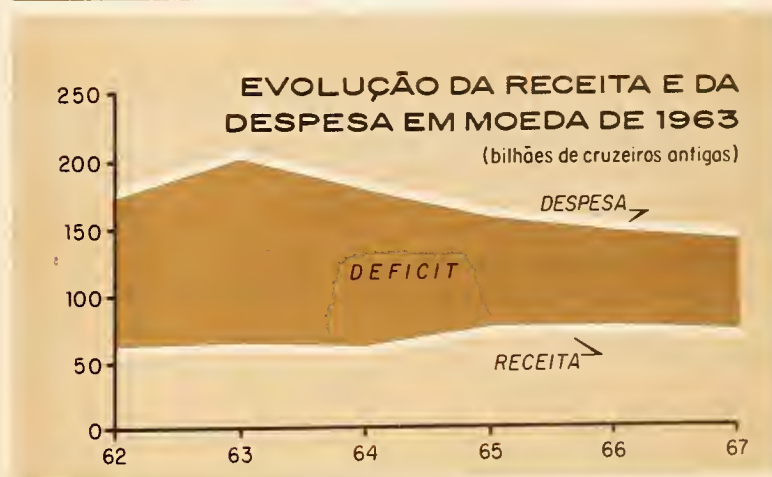
O confronto dos resultados gestoriais dos últimos exercícios eviden-

cia a tendência de melhoria da situação financeira da empresa, como segue:

EXERCÍCIO	VALORES NOMINAIS EM NCr\$ milhões		
	RECEITA	DESPESA	DEFICIT
1963	59,8	206,2	146,4
1964	108,1	349,5	241,4
1965	211,0	496,1	285,1
1966	290,6	621,5	330,9
1967	362,9	798,5	435,6

Deflacionando tais valores pelo Índice Geral de Preços, e tomando como base de comparação o ano de 1963, a evolução relativa dos resultados anuais passará a se espelhar da seguinte forma:

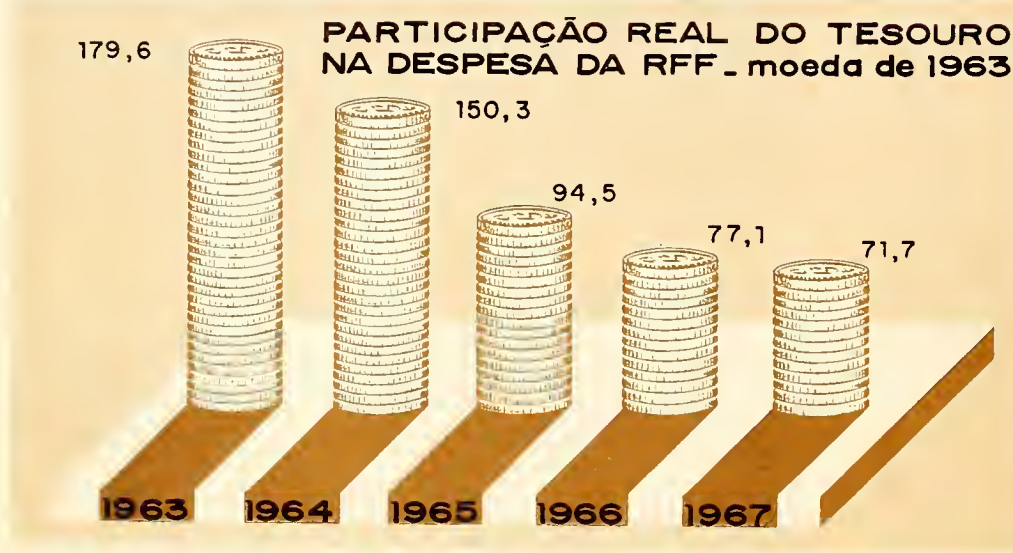
EXERCÍCIO	VALORES RELATIVOS		
	RECEITA	DESPESA	DEFICIT
1963	100	100	100
1964	94	89	86
1965	117	80	65
1966	117	73	54
1967	114	73	56



Atendo-se aos dois últimos exercícios, conclui-se que, em termos reais, o ano de 1967 manteve a mesma despesa de 1966, e que portanto o aumento do deficit foi motivado única e exclusivamente pela queda, em 2,6% da receita, subordinada às causas já apontadas.

Conseqüentemente, o coeficiente de exploração cresceu de 2,14 em 1966, para 2,20; na evolução do quinquênio, a razão entre a Despesa e a Receita de Gestão se apresenta da seguinte forma:

ANO	COEFICIENTE DE EXPLORAÇÃO	
	REAL	EVOLUÇÃO
1963	3,4	100
1964	3,2	94
1965	2,3	68
1966	2,1	62
1967	2,2	64



Quanto à participação do Tesouro Nacional, com subvenções e auxílios, na cobertura das despesas de gestão, o quadro evolutivo é o seguinte:

ANO	DESPESA NCr\$ milhões	PARTICIPAÇÃO DO TESOURO	
		NCr\$ milhões	%
1963	206,2	179,6	87
1964	349,5	286,4	83
1965	496,1	283,4	57
1966	621,5	319,8	51
1967	798,5	386,0	48

RÊDE FEDERAL DE ARMAZÉNS GERAIS FERROVIÁRIOS S.A.

Sujeito às condições de comercialização dos produtos agrícolas e industriais, à política de preço, ao volume das safras, e às facilidades de financiamento da produção, o mercado armazenador sofreu os efeitos da política de compras do governo e da pequena dimensão das safras previstas. Apesar dessas circunstâncias desfavoráveis, a diversificação das atividades armazenadoras, com um agenciamento comercial voltado para os produtos industrializados, facultou à AGEF um lucro líquido de ... NCr\$ 710.000, o que representa 13% do capital social dessa subsidiária.

Em 1967, a AGEF movimentou 7.800.000 sacas de produtos agrícolas e 18.200 t de artigos industrializados. No campo da distribuição de derivados de petróleo abasteceu a EFCB, EFL e VFCO com um total de 133.000 t.

Armazém plástico utilizado pela AGEF



Sua capacidade armazenadora foi ampliada em 7.200m² com a aquisição de um armazém para mais de 300.000 sacas, no Parque de Água Branca, em São Paulo. Numa atitude pioneira no Brasil, a AGEF também adquiriu uma estrutura plástica, a ser utilizada como armazém portátil e destinada ao atendimento de emergência nos piques de safra. Em 1967, a AGEF colocou em funcionamento seu primeiro secador de cereais, instalado em Paranavaí, no norte paranaense.

URBANIZADORA FERROVIÁRIA S.A.

Esta subsidiária prosseguiu a construção do edifício sede da RFFSA, no Rio de Janeiro, tendo entregue à utilização 5 dos 12 pavimentos com 30.200 m² de área total construída.



Edifício sede da RFFSA.

Legalizou a situação de 69 propriedades da Empresa e avaliou 190 imóveis (35.000.000m²) considerados desnecessários aos serviços ferroviários, além de elaborar estudos de urbanização em Teresópolis, Campos, Miracema, Friburgo e Fortaleza.

A Urbanizadora, em 1967, projetou e construiu as redes de água, esgoto e energia, e executou os reparos necessários à entrega de 320 unidades habitacionais de Engenho de Dentro, na Guanabara. Com a Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro, celebrou convênio, no valor de NCr\$ 1.050.000, para a conclusão de outras 1.100 unidades daquele conjunto residencial.

Atendendo a ferroviários da RVC, EFL e EFCB, foram ajustados 423 contratos e instrumentos de alienação de imóveis, o que representou uma média de 1,5 contratos por dia útil, com valor médio de ... NCr\$ 8.500,00 cada.

Com tal atividade, desempenhada por 37 servidores, a Urbanizadora pôde apresentar um lucro líquido de NCr\$ 155.000, o que representa quase 78% de seu capital social.

Cabe — ao concluir êste Relatório — ressaltar a necessidade da execução de amplo programa de investimentos como o proposto no Plano Trienal para o período 1968/1970, com a sua continuidade assegurada pelo desenvolvimento dos planos plurianuais que lhe sucederem. Sòmente com modernização e aparelhamento técnico das linhas, instalações e material de transporte, os novos métodos administrativos e operacionais introduzidos na Empresa poderão produzir os frutos desejados e permitir à Rêde Ferroviária Federal S. A. cumprir, eficaz e economicamente, sua indispensável participação no desenvolvimento do País.

Rio, 8 de março de 1968

ANTÔNIO ADOLFO MANTA

Presidente

GERALDO SOARES DE ALBERGARIA

Diretor

LAFAYETTE DE CASTRO FERREIRA BANDEIRA

Diretor

LUIZ ALBERTO NASTARI

Diretor

MANOEL DE AZEVEDO LEÃO

Diretor

PEDRO AFFONSO DA ROCHA SANTOS

Diretor

WALDO SETTE DE ALBUQUERQUE

Diretor

PRINCIPAIS RESULTADOS ESTATÍSTICOS 1965/1967

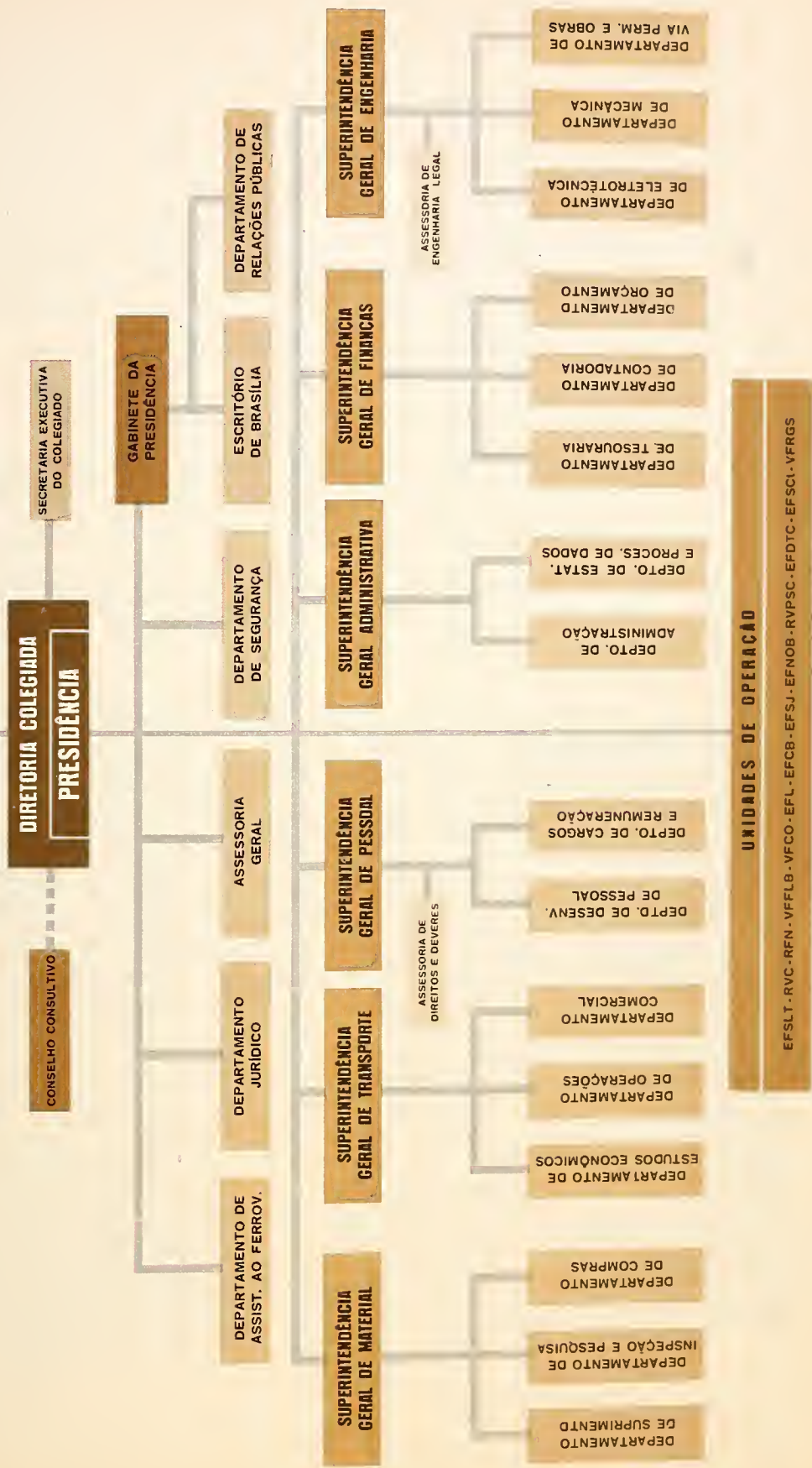
ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	A N O S			ESPECIFICAÇÃO	UNIDADE	A N O S		
		1965	1966	1967			1965	1966	1967
Extensão das linhas	km	26.114	25.093	25.116	Passageiros transportados ..	Milhar	353.282	289.304	291.896
De bitola de 0,76 m	"	246	246	246	Interior	"	61.981	46.583	40.419
De bitola de 1,00 m	"	24.127	23.106	23.129	Subúrbio	"	291.301	242.721	251.477
De bitola de 1,60 m	"	1.741	1.741	1.741	Passageiros km	"	13.093.395	10.311.526	9.822.836
Das quais eletrificadas ..	"	1.312	1.260	1.187	Interior	"	5.435.215	3.824.570	3.171.945
Locomotivas em tráfego (1) .	Número	1.639	1.512	1.462	Subúrbio	"	7.658.180	6.486.956	6.650.891
Vapor	"	736	621	544	Toneladas úteis	"	29.596	29.240	28.346
Diesel	"	832	824	855	Bagagens e encomendas ...	"	304	237	148
Elétricas	"	71	67	63	Animais	"	778	662	522
Carros em tráfego (1)	"	2.875	3.027	3.135	Mercadorias	"	28.514	28.341	27.676
Passageiros	"	1.950	2.071	2.200	Toneladas km úteis	"	9.198.664	9.577.173	9.329.911
Dormitórios	"	169	173	177	Bagagens e encomendas ...	"	70.748	54.557	35.652
Restaurantes	"	125	124	125	Animais	"	321.916	289.881	241.064
Correios e bagagens	"	378	380	361	Mercadorias	"	8.806.000	9.232.735	9.053.195
Outros	"	253	279	272	Toneladas km brutas	"	29.520.541	28.193.170	27.596.569
Vagões em tráfego (1)	"	31.784	31.559	32.543	Unidade de tráfego (2)	Milhão			
Abertos	"	8.689	8.593	9.026	Com subúrbio	"	22.292	19.889	19.153
Fechados	"	14.604	14.490	14.461	Sem subúrbio	"	14.634	13.402	12.518
Pranchas	"	4.305	4.094	4.145	Densidade média de tráfego	Milhar			
Galolas	"	2.330	2.196	2.058	Total (3)	"	391	413	402
Outros	"	1.856	2.186	2.853	Carga geral (4)	"	352	384	373
Trens formados	"	939.107	867.125	802.670	Produtividade do material ro	Milhão			
Passageiros	"	617.565	574.637	517.899	dante e de tração				
Mistos	"	72.126	66.362	62.140	Locomotivas (5)	"	11,7	11,1	10,9
Cargas	"	249.416	226.126	222.631	Carros (6)	"	5,5	4,1	4,2
Trens km	Milhar	84.655	75.654	67.584	Vagões (7)	Milhar	289,4	303,5	287,2
Passageiros	"	40.710	36.350	33.481	Pessoal (8)	Número	146.703	138.587	133.384
Mistos	"	9.734	8.352	8.090					
Cargas	"	34.211	30.952	26.013					

NOTA - Os dados referentes ao ano de 1967 estão sujeitos à retificação.

(1) Valores médios anuais. - (2) Toneladas km úteis de carga-passageiros km.

(3) Toneladas km úteis por km de linha, inclusive passageiros convertidos a razão de 70 e 90 quilogramas, no tráfego de subúrbio e interior, respectivamente. - (4) Toneladas km úteis por km de linha. - (5) Milhões de unidades de tráfego por unidade motriz. - (6) Passageiros km por carro. - (7) Toneladas km úteis de carga por vagão. - (8) Inclusive Administração Geral.

CONSELHO FISCAL



PLANO TRIENAL DE INVESTIMENTOS

RESUMO SETORIAL

TRIÊNIO 1968 — 1970.

NCr\$ 1.000

SETOR DE INVESTIMENTO	TOTAL DOS INVESTI- MENTOS	RECURSOS DO IMPOSTO ÚNICO				RECURSOS A OBTER			
		1968	1969	1970	TOTAL	1968	1969	1970	TOTAL
Melhoramento de Traçado	105.740	14.940	20.000	20.000	54.940	1.800	22.100	26.900	50.800
Remodelação da Via Permanente	218.000	27.355	47.525	52.080	126.960	15.756	44.168	31.116	91.040
Aparelhamento de Terminais .	45.000	8.040	7.550	10.660	26.250	11.566	3.324	3.860	18.750
Comunicações, Licenciamento, Eletrificação e Sinalização.	94.700	8.200	12.300	18.000	38.500	6.400	27.100	22.700	56.200
Material Rodante	315.000	25.220	23.100	22.000	70.320	10.550	113.580	120.550	244.680
Oficinas, Depósitos e Postos	52.850	4.570	6.200	6.550	17.320	8.620	13.345	13.565	35.530
Oleoduto	6.000	2.000	2.000	2.000	6.000	-	-	-	-
Investimentos Diversos	48.710	5.283	17.193	4.314	26.790	7.528	4.383	10.009	21.920
Encargos de Financiamento ..	92.000	35.600	21.500	34.900	92.000	-	-	-	-
T O T A L	978.000	131.208	157.368	170.504	459.080	62.220	228.000	228.700	518.920

quadros de balanço





A T I V O

IMOBILIZADOINVESTIMENTOS

5.000 - Linhas Férreas e Equipamentos dos Transportes	177.698.150,33
5.002 - Melhoramentos de Linhas Férreas e do Equipamento dos Transportes	4.958.157,82
5.003 - Renovação de Bens Patrimoniais	5.686.846,24
5.004 - Investimentos Coteados por Quotas de Aparelhamento ou Reparelhamento	8.638.769,26
5.005 - Bens Estranhos ao Serviço de Transportes	4.522.008,29
5.006 - Títulos da Dívida Pública	177.362,88
5.007 - Títulos de Renda Diversas	228.304,90
5.008 - Bens Excluídos do Serviço Ferroviário	1.772,51
5.009 - Investimentos em Empresas Filiais ou Associações	539.985,60
5.018 - Obras ou Aquisições em Andamento	367.454.690,57
5.019 - Outros investimentos	1.714.247,80

DISPONÍVEL

5.020 - Caixa Geral	1.815.621,09
5.021 - Pagadoria (ou Agentes Pagadores)	11.275.952,30
5.022 - Estações, Conta da Caixa	15.968,31
5.023 - Renda em Trânsito	3.244.255,39
5.024 - Bancos e Correspondentes	11.724.394,86
5.029 - Valores Disponíveis Diversos	1.000,00

VALORES PARA FINS ESPECIAIS

5.030 - Depositários do Fundo de Melhoramentos	93.015,07
5.051 - Depositários do Fundo de Renovação Patrimonial	89.301,69
5.053 - Depositários de Reservas e Fundos Diversos	3.783.050,76
5.055 - Depositários de Provisões Diversas	364.375,38
5.056 - Depositários de Cauções do Fossol	63.913,61
5.059 - Valores para Fins Especiais Diversos	14.892.443,34

REALIZÁVELVALORES REALIZÁVEIS

5.030 - Diversos Responsáveis	2.642.133,35
5.031 - Materiais nos Almacéns e Depósitos	109.761.620,50
5.032 - Materiais em Trânsito	119.774.870,19
5.033 - Obras Novas em Laboração nas Oficinas	20.616.338,13
5.034 - Títulos a Pagar	2.302.518,41
5.035 - Depósitos Especiais e Cauções	1.381.392,07
5.036 - Bens em Poder de Tercelros	4.917.331,95
5.037 - Tráfego Mútuo - Débito	3.935.913,66
5.038 - Receita a Receber	27.923.773,50
5.039 - Receita a Liquidar ou Regularizar	637.556,64

P A S S I V O

NÃO EXIGÍVEL5.100 - Capital

Capital Aprovado	511.067.240,00
Capital das Estradas Administradas em Incorporação	31.839.325,47

542.906.565,47

FUNDOS

5.103 - Fundo de Melhoramentos	6.829.146,24
5.104 - Fundo de Renovação Patrimonial	6.665.893,43
5.109 - Fundos Diversos	150.246.222,93
5.150 - Fundo de Depreciação Bens Destinados aos Transportes	46.328.389,86
5.151 - Fundo de Depreciação - Bens Estranhos aos Transportes	392,92

210.070.045,38

LUCROS E RESERVAS

5.174 - Reservas Diversas	
1 - Para Aumento de Capital	
2 - Outras Reservas	8.107,67

8.107,67

LUCROS DIFERIDOS

5.180 - Provisões para Riscos	2.065.836,58
5.161 - Provisões Diversas	296.910,94
5.169 - Contas Diversas a Liquidar	83.637.272,92

86.060.020,44

EXIGÍVELRESPONSABILIDADES ESPECIAIS

5.112 - Quotas de Aparelhamento ou Reparelhamento	3.236.480,54
5.113 - Responsabilidades Especiais Diversas	35.017.558,65

38.254.039,19

RESPONSABILIDADES A LONGO PRAZO

5.115 - Empresas Filiais ou Associadas - Crédito	258.981.683,86
5.119 - Responsabilidades a Longo Prazo - Diversas	9.311,53

258.990.995,39

RESPONSABILIDADES COM GARANTIAS ESPECIAIS

5.120 - Credores Hipotecários	4.885.114,76
5.179 - Credores com Garantias Especiais Diversas	345.078.928,26

349.964.043,02

RESPONSABILIDADE GERAL

5.130 - Títulos a Pagar	11.896.977,30
-------------------------------	---------------

A T I V O

5.040 - Juros e Dividendos a Receber	1.213,77
5.041 - Aluguéis a Receber	25.371,64
5.042 - União Federal	31.724.615,49
5.043 - Autarquias e Territórios Federais	1.726.560,87
5.044 - Estados e Municípios	6.224.679,27
5.045 - Empresas Filiadas ou Associadas - Orçamento	435.076.926,74
5.049 - Contas Devedoras Diversas	162.128.331,80

RESULTADO PENORTE

VALORES DIFERIDOS E AMORTIZÁVEIS

5.060 - Despesas Antecipadas	29.621.294,15
5.062 - Prejuízo pelo Abandono de Linhas Férreas	1.586.155,59
5.064 - Contas Ouidosas ou Incobráveis	8.120,87
5.065 - Juros Oitante a Construção	24.059.382,82
5.067 - Prejuízos Amortizáveis Diversos	157.371,01
5.068 - Valores Diferidos e Amortizáveis Oiversos	91.457.480,41
5.069 - Lucros e Perdas - Saldo Devedor	
Exercícios Anteriores	3.767.612,95
Exercício Corrente	58.734.585,08

CONTAS DE RETIFICAÇÃO DO PASSIVO

5.073 - Acionistas	2.769,30
5.079 - Contas Diversas de Retificação do Passivo	106.622,21

TOTAL DO ATIVO REAL

ATIVO DE COMPENSAÇÃO

5.080 - Títulos Recebidos em Caução	232.803,23
5.081 - Títulos de Seguro de Fidelidade Funcional	373.116,07
5.082 - Fianças e Garantias Recebidas de Terceiros	712.640,84
5.083 - Bens de Terceiros	650.442,91
5.089 - Valores Ativos de Compensação Diversos	144.644.691,57

TOTAL GERAL

P A S S I V O

5.131 - Pessoal a Pagar	25.569.984,16
5.132 - Vencimentos e Salários não Reclamados	1.046.806,51
5.133 - Contas a Pagar	104.445.179,13
5.134 - Juros a Pagar	27.386.023,64
5.135 - Juros Corridos e não Vencidos	3.641.076,59
5.136 - Aluguéis a Pagar	3.000,00
5.139 - Tráfego Mútuo - Crédito	4.055.340,33
5.140 - Credores por Depósitos	10.728.538,35
5.141 - Credores por Cauções em Dinheiro	1.333.099,48
5.142 - Credores por Empréstimos	42.002,05
5.143 - Créditos não Reclamados	334.490,34
5.144 - Instituições de Previdência e Assistência Social	
5.149 - Credores Diversos	37.877.026,97
	43.083.227,29

RESULTADO PENORTE

5.102 - Doações	1.090.355,50
5.159 - Contas Diversas de Retificação do Ativo	552.205,97

TOTAL DO PASSIVO REAL

PASSIVO DE COMPENSAÇÃO

5.180 - Credores por Cauções em Títulos	232.803,23
5.181 - Garantias de Fidelidade Funcional	373.116,07
5.182 - Garantias Oiversas de Terceiros	712.640,84
5.183 - Credores dos Bens de Terceiros	650.442,91
5.189 - Valores Passivos de Compensação Oiversos	144.644.691,57

TOTAL GERAL

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente Geral de Finanças

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

Gen.ANTÔNIO ADOLFO MAITA
Presidente

33

Nº DAS
CONTAS

D E B I T O

Nº DAS
CONTAS

C R E D I T O

3.100 Despesa do Exercício Ferroviário	
Resultado do Exercício Ferroviário	
3.101 Despesa Patrimonial	
3.102 Despesa de Empreendimentos Diversos	
3.103 Impostos e Taxas	
3.105 Despesas de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros	
3.109 Complementação de Aposentadoria e Pensões	
3.199 Despesas não Especificadas	
Saldo Oredor das Contas de Gestão	
4.101 Saldo Devedor das Contas de Gestão	
4.105 Diferença de Câmbio - Débito	
4.106 Ajustes de Almoxxarifados e Depósitos - Débito	
4.107 Quota de Prejuízo pelo Abandono de Linhas Férreas	
4.108 Superveniências Passivas	
4.109 Insuvelatências Ativas	
4.199 Perdas Diversas	

754.095.644,29

754.095.644,29

439.897.239,51

1.914.584,49

39.240.222,20

20.504,09

3.191.195,34

1.478,97

29.868,52

484.295.093,12

49.557.536,49

118.069,00

244.804,59

816.946,42

17.339.194,05

8.780.632,11

895.260,99

77.752.442,65

3.000 Receita do Exercício Ferroviário	
Prejuízo do Exercício Ferroviário	
3.001 Receita Patrimonial	
3.002 Receitas de Empreendimentos Diversos	
3.004 Subvenções e Auxílios	
1 - Orçamento da União - Custeio	286.000.000,00
2 - Créditos Especiais - Dec. 61.303	53.200.000,00
3 - Créditos Especiais - Dec. 61.660	60.000.000,00
4 - Resíduos Exerc. Anteriores - Custeio	5.000.000,00
5 - Resíduos Exerc. Anteriores - Capital	4.100.000,00
	388.300.000,00

MENOS:

Transferência para o Ministério dos Transportos (Remessa para Custeio da E. Ferro Madeirama - Dec. 58.501 Art. 1º e 3º de 25/5/66. - 2.296.099,00	
3.005 Receita de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros	386.003.901,00
3.099 Receitas não Especificadas	3.453.059,76
Saldo Devedor das Contas de Gestão	2.570.685,74
	49.557.536,49

4.005 Diferença de Câmbio - Crédito	484.295.093,12
4.006 Ajustes de Almoxxarifados e Depósitos - Crédito	83.511,14
4.007 Superveniências Ativas	4.768.610,60
4.008 Insuvelatências Passivas	11.897.248,93
4.099 Lucros Diversos	1.900.516,06
Perdas	367.960,84
	58.734.595,08
	77.752.442,65

LUIZ DIAS DE ALMEIDA
Chefe do Departamento de Contabilidade
Contador-CRC-08-4.219

OSCAR LEITE RPPES
Superintendente Geral de Finanças

Gen. ANTÔNIO ADOLFO NUNTA
Presidente

3.000 - RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

1 - RECEITA DOS TRANSPORTES

2.000 - Passagens	67.530.340,44
2.001 - Bagagens	147.787,95
2.002 - Encargos	5.589.054,26
2.003 - Animais em Trens de Passageiros	519.072,99
2.004 - Animais em Trens de Cargas	11.363.055,83
2.005 - Mercadorias	202.509.448,03
2.006 - Mercadorias Depositadas a Entregar	279.400,54
2.007 - Manobras de Carros e Vagões	51.831,17
2.008 - Percursos e Estadias de Carros e Vagões	52.221,70
2.009 - Taxas Diversas dos Transportes	184.103,11
2.010 - Taxa de Renovação Patrimonial	1.628.701,65
2.019 - Receita dos Transportes Diversos	593.443,55
TOTAL	280.618.461,22

2 - RECEITA COMPLEMENTAR DOS TRANSPORTES

2.020 - Ingressos	92.892,61
2.021 - Aluguéis ou Receita de Carro Refeitórios	27.887,61
2.022 - Armazenagens	347.644,05
2.023 - Comissões sobre Cobrança para Terceiros	8.777,36
2.024 - Recebimento e Entrega de Despachos a Domicílio	76.270,88
2.025 - Receita dos Transportes Auxiliares em Estradas de Rodagem	1.977.422,21
2.026 - Receita dos Transportes Rodoviários	13.636.887,08
2.039 - Receitas Complementares Diversas	526.039,73
TOTAL	16.693.821,53

3 - RECEITA ACESSÓRIA DOS TRANSPORTES

2.040 - Rádio, Telégrafo e Telefone	151.740,98
2.041 - Concessões e Autorizações Diversas	463.709,21
2.042 - Venda de Materiais Inservíveis	2.784.948,92
2.043 - Fornecimento de Água	112.675,00
2.044 - Fornecimento de Energia Elétrica	382.458,30
2.045 - Aluguéis de Próprios	932.919,95
2.099 - Receitas Acessórias Diversas	2.017.659,67
TOTAL	6.886.122,03

TOTAL GERAL DA RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

PREJUÍZO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

A TRANSPORTAR

3.100 - DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

2.1 - CONSERVAÇÃO DA VIA PERMANENTE, EDIFÍCIO E INSTALAÇÕES

2.100 - Administração Geral	14.915.882,10
2.101 - Conservação do Leito da Linha	33.302.808,99
2.102 - Trens de Serviço da Via Permanente	4.250.026,68
2.103 - Conservação de Túneis e Galerias	157.832,38
2.104 - Conservação de Viadutos, Pontes, Pontilhões e Bueiros	3.682.914,15
2.105 - Conservação de Linhas Elevadas	1.064,21
2.106 - Dormentes	14.553.701,48
2.107 - Trilhos e Acessórios	5.505.597,11
2.108 - Aparelhos de Mudança de Via	940.066,77
2.109 - Lastro	3.694.396,71
2.110 - Assentamento de Dormentes, Trilhos e Acessórios e Renovação do Lastro	21.475.891,51
2.111 - Conservação de Cercas	562.532,10
2.112 - Conservação de Passagens e Acessórios	240.613,14
2.113 - Conservação de Edifícios e Dependências	13.855.786,98
2.114 - Conservação de Caixas D'Água	1.038.916,78
2.115 - Conservação de Depósitos de Combustíveis e suas Instalações	12.203,40
2.116 - Conservação de Armazéns Gerais, Cais e Docks	215,30
2.118 - Conservação de Linhas Telefônicas e Telefônicas	3.748.101,01
2.119 - Conservação das Instalações de Sinais	4.288.117,32
2.120 - Conservação das Instalações Rádioelétricas	323.852,48
2.121 - Conservação das Instalações de Força Hidráulica	7.064,84
2.122 - Conservação das Instalações de Energia Termoeletrica	22.875,14
2.123 - Conservação de Edifícios para Estações e Subestações de Energia Elétrica	88.852,30
2.124 - Conservação das Instalações de Transmissão e Distribuição de Energia Elétrica	3.781.914,75
2.125 - Conservação de Máquinas para Estações e Subestações de Energia Elétrica	905.667,58
2.126 - Conservação de Máquinas da Via Permanente	1.281.221,65
2.127 - Ferramentas e Utensílios para Conservação da Via Permanente	2.282.773,51
2.128 - Despesas Improdutivas de Pessoal	40.956.404,84
2.129 - Seguros	359,77
2.131 - Baixas	1.234,77
2.139 - Despesas não Especificadas	4.302.927,04
TOTAL	180.781.616,59

2.2 - MANUTENÇÃO DO EQUIPAMENTO DOS TRANSPORTES

2.200 - Administração Geral	9.589.408,72
2.201 - Manutenção de Locomotivas a Vapor	9.439.559,23
2.202 - Manutenção de Locomotivas Elétricas	2.425.798,80
2.203 - Manutenção de Locomotivas Diesel-Elétricas	17.821.556,56
2.204 - Manutenção de Automotrizes	597.304,23
2.205 - Manutenção de Vagões	36.697.046,30
2.206 - Manutenção de Carros	28.648.744,09
2.207 - Manutenção de Material Flutuante	41.441,75

754.095.644,29

TRANSPORTE

2.209 - Manutenção do Material Rodante, Flutuante e Aéreo em Serviço da Estrada	4.868.158,46
2.210 - Manutenção do Material Auxiliar do Tráfego	598.940,24
2.211 - Despesas Improdutivas de Pessoal	30.242.459,17
2.212 - Seguros	440,00
2.213 - Depreciações	1.631.195,67
2.214 - Baixas	101.644,95
2.215 - Trems de Serviço	177.139,17
2.216 - Manutenção de Trems Diesel Hidráulicos	308.629,72
2.217 - Manutenção de Locomotivas Diesel Hidráulicas	580.757,26
2.299 - Despesas não Especificadas	6.426.418,82
TOTAL	151.391.702,63

2.3 - CUSTEIO DO DEPARTAMENTO COMERCIAL

2.300 - Administração Geral	1.859.336,53
2.301 - Publicidade e Propaganda	48.429,90
2.302 - Despesas Improdutivas de Pessoal	384.057,92
2.303 - Seguros	21,29
2.306 - Trems de Serviço	109,42
2.307 - Publicidade e Propaganda para Terceiros	123.798,52
2.399 - Despesas não Especificadas	5.850,66
TOTAL	2.421.604,24

2.4 - CUSTEIO DO TRÁFEGO, MOVIMENTO E TRACÃO

2.400 - Administração Geral	18.869.174,45
2.401 - Pessoal das Estações	55.382.070,83
2.402 - Manobras - Tração a Vapor	4.234.982,06
2.403 - Manobras - Tração Elétrica	204.736,24
2.404 - Manobras - Tração Diesel	5.431.282,08
2.405 - Serviços nos Cais para Carvão e Minérios	-
2.406 - Fornecimento às Estações	2.735.674,18
2.407 - Tração a Vapor - Pessoal	7.371.034,66
2.408 - Tração Elétrica - Pessoal	3.261.342,11
2.409 - Tração Diesel Elétrica - Pessoal	14.307.900,13
2.410 - Automotrizas	679.070,99
2.411 - Combustíveis - Tração a Vapor	20.991.935,72
2.412 - Tração Elétrica	2.933.345,52
2.413 - Tração Diesel	20.997.725,24
2.414 - Água para Locomotivas e Trems	937.399,47
2.415 - Lubrificantes para Locomotivas	2.987.848,67
2.416 - Fornecimentos Diversos às Locomotivas	899.412,02
2.417 - Manutenção dos Depósitos e Abrigos de Locomotivas	6.808.697,13
2.418 - Condução de Trems	18.784.450,17
2.419 - Materiais e Outras Despesas para Manutenção dos Trems	4.846.508,64
2.420 - Materiais e Outras Despesas para Abastecimento dos Trems	575.035,16
2.421 - Sinalização	1.385.761,04
2.422 - Vigilância nas Passagens de Nível	2.282.635,11
2.423 - Serviço Telográfico e Telefônico	7.018.273,16
2.424 - Recebimentos e Entradas e Deslúcio	582.101,03
2.425 - Transportes Auxiliares Rodo-Ferroviário (Serviço Rodoviário)	7.560.839,31

A TRANSPORTAR

754.095.644,29

Demonstração do Resultado do Exercício Ferroviário
Exercício de 1967 (cont.)

TRANSPORTE	754.095.644,29	6.782,83
2.426 - Transportes Auxiliares por Via Aquática		8.466,88
2.428 - Vassento, Evaporação, Quebras e Danificações de Materiais		252.147,83
2.429 - Perdas e Avarias - Cargas		58.398,16
2.430 - Perdas e Avarias - Bagagens e Encomendas		9.983,48
2.431 - Perdas e Avarias - Animais		720.603,11
2.432 - Baldeações		7.089,76
2.433 - Entrepósitos, Trapiches e Armazéns Reguladores		491.202,88
2.434 - Percorso, Estadia e Aluguéis de Carros e Vagões		52.797.135,80
2.437 - Despesas Improdutivas de Pessoal		6.283,18
2.438 - Seguros		10.159,80
2.440 - Baixas		223.357,63
2.441 - Treino de Serviço		4.079.088,71
2.499 - Despesas não Especificadas		270.744.955,17
TOTAL		
2.5 - CUSTEIO DA ADMINISTRAÇÃO GERAL		
2.500 - Administração Superior		39.188.975,47
2.501 - Administração Econômica e Financeira		29.688.378,41
2.502 - Serviço Jurídico		3.168.886,50
2.503 - Acidentes do Trabalho		1.098.743,16
2.504 - Acidentes em Pessoas Estranhas à Estrada		173.034,90
2.505 - Danos em Bens Alheios		61.441,51
2.506 - Impostos e Taxas		1.286.473,74
2.507 - Contribuições para Instituições de Previdência e Assistência Social		48.916.677,15
2.509 - Contribuição para Contadoria Geral de Transportes		146,88
2.510 - Ensino e Seleção Profissional		7.493.715,54
2.511 - Treino de Serviço		32.688,90
2.512 - Despesas Improdutivas de Pessoal		12.936.212,02
2.513 - Seguros		8.184,25
2.515 - Baixas		5.743,83
2.516 - Assistência Social Espontânea		3.926.172,67
2.599 - Despesas não Especificadas		750.290,73
TOTAL		148.755.785,66
TOTAL GERAL DA DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO	754.095.644,29	754.095.644,29

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente Geral de Finanças

LUIZ DIAS DE ALMEIDA
Chefe do Departamento de Contadoria
Contador-CRC-68-4.219

Gen. ANTÔNIO ADOLFO VIANNA
Presidente

ANO ANTERIOR 1 9 6 6	CONTAS A T I V O	ANO CORRENTE 1 9 6 7	CONTAS P A S S I V O
<u>INVESTIMENTOS</u>			
5.000 - Linhas Férreas e Equipamento dos Transportes	135.907.954,95	177.698.150,33	5.100 - Capital
5.002 - Melhoramentos de Linhas Férreas e do Equipamento dos Transportes	2.550.555,80	4.958.157,82	Capital Aprovado
5.003 - Renovação de Bens Patrimoniais	3.726.653,52	5.686.846,24	Capital das Estradas Administradas em Incorporação
5.004 - Investimentos Custeados por Quotas de Aparelhamento ou Reparelhamento	5.628.331,32	8.638.769,26	5.101 - Fundos
5.005 - Bens Estranhos ao Serviço de Transportes	4.333.879,77	4.522.008,29	5.102 - Doações
5.006 - Títulos da Dívida Pública	5.997,88	177.362,88	5.103 - Fundos de Melhoramentos
5.007 - Títulos de Renda Diversas	229.437,90	228.304,90	5.104 - Fundos de Renovação Patrimonial
5.008 - Bens Excluídos do Serviço Ferroviário	1.772,51	1.772,51	5.109 - Fundos Diversos
5.009 - Investimentos em Empresas Filiais ou Associadas ..	635.985,60	539.985,60	5.110 - Fundos Diversos
5.010 - Obras ou Aquisições em Andamento	283.007.516,51	367.459.690,57	5.111 - Fundos Diversos
5.011 - Outros Investimentos	1.711.527,67	1.714.247,80	5.112 - Quotas de Aparelhamento ou Reparelhamento
5.012 - Caixa Geral	4.363.062,01	1.815.621,09	5.113 - Responsabilidades Especiais Diversas
5.021 - Pagadoria	6.569.185,22	11.275.952,30	5.114 - Responsabilidades Especiais Diversas
5.022 - Estações c/de Caixa	7.679,61	15.968,31	5.115 - Empresas Filiais ou Associadas - Crédito
5.023 - Renda em Trânsito	3.105.265,75	3.244.265,39	5.116 - Responsabilidades a Longo Prazo - Diversas
5.024 - Bancos e Correspondentes	18.261.110,49	11.724.394,86	5.117 - Responsabilidades a Longo Prazo - Diversas
5.029 - Valores Disponíveis Diversos	1.000,00	1.000,00	5.118 - Responsabilidades a Longo Prazo - Diversas
5.030 - Caixa Geral	32.307.313,08	28.077.201,95	5.119 - Responsabilidades a Longo Prazo - Diversas
<u>VALORES DISPONÍVEIS</u>			
5.030 - Diversos Responsáveis	2.432.033,78	2.642.133,35	5.120 - Credores Hipotecários
5.031 - Materiais nos Almoarifados e Depósitos	91.220.179,37	109.751.620,50	5.121 - Credores com Garantias Especiais Diversas
5.032 - Materiais em Trânsito	38.487.389,79	115.774.870,19	5.122 - Credores com Garantias Especiais Diversas
5.033 - Obras Novas em Laboração nas Oficinas	9.745.692,33	20.616.338,13	5.123 - Credores com Garantias Especiais Diversas
5.034 - Títulos a Receber	1.984.684,10	2.392.518,41	5.124 - Credores com Garantias Especiais Diversas
5.035 - Depósitos Especiais e Cauções	1.460.557,31	3.381.392,07	5.125 - Credores com Garantias Especiais Diversas
5.036 - Orens em Poder de Terceiros	6.499.445,72	3.935.913,66	5.126 - Credores com Garantias Especiais Diversas
5.037 - Tráfego Mútuo - Débito	16.914.940,43	27.921.773,50	5.127 - Credores com Garantias Especiais Diversas
5.038 - Recelta a Receber	656.975,26	632.556,64	5.128 - Credores com Garantias Especiais Diversas
5.039 - Recelta a Liquidar ou Regularizar	17.268,79	25.371,64	5.129 - Credores com Garantias Especiais Diversas
5.040 - Juros e Dividendos a Receber	12.148.716,51	31.774.615,49	5.130 - Credores com Garantias Especiais Diversas
5.041 - Aluguéis a Receber	7.674.872,41	1.726.560,67	5.131 - Credores com Garantias Especiais Diversas
5.042 - União Federal	6.016.453,00	6.224.679,27	5.132 - Credores com Garantias Especiais Diversas
5.043 - Autarquias e Territórios Federais	349.715.127,36	435.076.926,74	5.133 - Credores com Garantias Especiais Diversas
5.044 - Estados e Municípios	154.969.659,12	167.128.331,80	5.134 - Credores com Garantias Especiais Diversas
5.045 - Empresas Filiais ou Associadas - Débito	704.150.285,20	932.876.147,78	5.135 - Credores com Garantias Especiais Diversas
5.049 - Contas Devedoras Diversas			5.136 - Credores com Garantias Especiais Diversas
<u>VALORES PARA FIM ESPECIAL</u>			
5.050 - Depósitos do Fundo de Melhoramento	118.573,33	93.015,07	5.137 - Credores com Garantias Especiais Diversas

NÚMERO DAS CONTAS	NOMENCLATURA DAS CONTAS	ANO ANTERIOR 1 9 6 6 NCr\$	ANO CORRENTE 1 9 6 7 NCr\$	NÚMERO DAS CONTAS	NOMENCLATURA DAS CONTAS	ANO ANTERIOR 1 9 6 6 NCr\$	ANO CORRENTE 1 9 6 7 NCr\$
<u>RECEITA INDUSTRIAL</u>							
3.000 - Receita do Exercício Ferroviário		249.812.500,16	314.198.404,78	3.100 - Despesa do Exercício Ferroviário		586.410.896,99	754.095.644,29
Prejuízo do Exercício		336.598.396,83	439.897.239,51			586.410.896,99	754.095.644,29
		586.410.896,99	754.095.644,29				
<u>DESPESA INDUSTRIAL</u>							
3.001 - Receita Patrimonial		1.628.456,18	1.467.222,16	3.101 - Despesa Patrimonial		336.598.396,83	439.897.239,51
3.002 - Receitas de Empreendimentos Diversos		33.578.364,45	41.242.687,97	3.102 - Despesa de Empreendimentos Diversos		1.571.250,83	1.914.584,49
3.004 - Subvenções e Auxílios		319.607.283,02	386.003.901,00	3.103 - Impostos e Taxas		31.045.514,79	39.240.222,20
3.005 - Receita de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros		2.880.938,13	3.453.059,76	3.105 - Despesas do Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros		5.861,73	20.504,09
3.099 - Receitas não Especificadas		2.728.345,62	2.570.685,74	3.109 - Complementação de Aposentadoria e Pensões		2.453.483,21	3.191.195,34
		360.623.387,40	434.737.556,63	3.199 - Despesas não Especificadas		26.856,93	29.868,52
Saldo Devedor		11.078.503,25	49.557.536,49	Saldo Credor		371.701.890,65	484.295.093,12
TOTAL GERAL		371.701.890,65	484.295.093,12	TOTAL GERAL		371.701.890,65	484.295.093,12

DSCAR LEITE PIRES
Superintendente Geral de Finanças

LUIZ DIAS DE ALMEIDA
Chefe do Departamento de Contabilidade
Contador-CPC-GB-4.113

Gen. ANTÔNIO ADOLFO MANTA
Presidente

CONTAS DE LUCROS E PERDAS DA ENTIDADE
(Padronização de Contas - Portaria nº 8 de 7.01.56 - do M.V.O.P.)

NÚMERO DAS CONTAS	D É B I T O	ANO ANTERIOR 1966 NCF-6	ANO CORRENTE 1967 NCF-7	NÚMERO DAS CONTAS	C R É D I T O	ANO ANTERIOR 1966 NCF-6	ANO CORRENTE 1967 NCF-7
4.101 - Saldo Devedor das Contas de Gestão		11.076.503,25	49.557.536,49	4.003 - Lucros na Venda de Bens Patrimoniais		16.737,75	-
4.104 - Perda na Venda de Bens Patrimoniais		1.430,76	-	4.004 - Doações		72,41	-
4.105 - Diferença de Câmbio - Débito		-	116.069,00	4.005 - Diferença de Câmbio - Crédito		1.284,64	83.511,14
4.106 - Ajustes de Almoxxarifados e Depósitos - Débito		323.413,47	244.804,59	4.006 - Ajustes de Almoxxarifados e Depósitos - Crédito		3.532.661,86	4.768.610,60
4.107 - Quota de Prejuízo por Abandono de Linhas Férreas .		831.959,99	816.945,42	4.007 - Superveniências Ativas		11.453.889,59	11.897.248,93
4.108 - Superveniências Passivas		12.779.127,58	17.339.194,05	4.008 - Insubsistências Passivas		6.557.435,43	1.900.516,06
4.109 - Insubsistências Ativas		1.557.300,27	8.780.632,11	4.099 - Lucros Diversos		518.088,98	367.960,84
4.199 - Perdas Diversas		81.426,73	895.260,99				
		<u>26.653.162,05</u>	<u>77.752.442,65</u>			<u>22.080.170,66</u>	<u>19.017.847,57</u>
LUCROS		-	-	PERDAS		<u>4.572.991,39</u>	<u>58.734.595,08</u>
		<u>26.653.162,05</u>	<u>77.752.442,65</u>			<u>26.653.162,05</u>	<u>77.752.442,65</u>

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente Geral de Finanças

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

Gen. ANTÔNIO ADOLFO MANTA
Presidente

pareceres



CONSELHO FISCAL

PARECER SÔBRE O BALANÇO GERAL

O CONSELHO FISCAL DA REDE 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 1967, manifesta-se pela aprovação da referida matéria, nos termos da deliberação tomada em sua 111ª Reunião Ordinária, realizada em 5 de março de 1968.

Rio de Janeiro, 6 de março de 1968

JAYME BRASÍLIO DE ARAÚJO
Presidente

HÉLIO NUNES MARTINS

ANTÔNIO SANTOS DE OLIVEIRA

CONSELHO CONSULTIVO

PARECER SÔBRE O RELATÓRIO E O BALANÇO GERAL

No cumprimento de disposições legais e estatutárias, o CONSELHO CONSULTIVO DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA examinando o Relatório da Diretoria, o Balanço Geral e os demonstrativos contábeis do exercício de 1967, assinala, inicialmente, o evidente empenho de sua direção, em bem conduzir os destinos da Empresa.

Como fato auspicioso basta lembrar que a participação do Tesouro Nacional, através de subvenções e auxílios na cobertura das despesas da Rede, foi, no exercício de 1967, de apenas 48%.

Embora seja ainda muito elevada, releva salientar que a referida participação era, há cinco anos passados, da ordem de 87% (exercício de 1963).

A partir do ano de 1964, graças às medidas que foram tomadas visando o saneamento da Empresa, a participação do Tesouro Nacional que foi, no referido exercício, da ordem de 83%, baixou acentuadamente para 57% e 51%, respectivamente nos exercícios de 1965 e 1966, para, finalmente, no exercício de 1967, atingir a 48% (pouco mais da metade do que era há quatro anos atrás).

A bem da verdade é preciso salientar que, quando em 1957 foi organizada a Rede Ferroviária Federal S.A., o sistema ferroviário nacional atravessava grave crise.

Recebeu assim a Empresa, como já acentuamos

quando do exame do relatório do exercício de 1963, não só um patrimônio material representado por um equipamento obsoleto que urgia ser renovado e modernizado, como também uma estrutura defeituosa e muito complexa, que não funcionava como um sistema ferroviário articulado, e que, por isso mesmo, necessitava de providências de ordem técnica, administrativa e financeira, para unificá-lo e ajustá-lo aos interesses do país.

Embora não tenham ainda sido superados, nos dez anos de sua existência, todos os problemas decorrentes da situação caótica que então atravessava o sistema ferroviário do país, digno de registro é o trabalho de recuperação que se vem observando de ano para ano, especialmente nos três últimos.

Equacionar os problemas ferroviários dentro das mais recomendadas normas técnicas e administrativas para resolvê-los de maneira satisfatória, tem sido a meta daqueles que acreditam na pujança da Rêde Ferroviária Federal S. A. e na sua completa recuperação.

Vejam, pois, embora ligeiramente, alguns aspectos das atividades da Rêde Ferroviária Federal S. A., no exercício de 1967, que bem demonstram a maneira elevada, objetiva e criteriosa com que vêm sendo encarados os problemas da Empresa, por aqueles que têm a responsabilidade de conduzi-la por uma trilha de constante desenvolvimento concorrendo para o progresso do país, e desempenhando importante função social.

A leitura do Relatório evidencia que, com uma redução de 15% no efetivo do pessoal e uma redução de 49% no número de locomotivas e de 13% no número de vagões em tráfego, conseguiu a Empresa, no seu primeiro decênio de existência, um acréscimo da ordem de 35%, no número de toneladas-quilômetros de carga.

A receita da Rêde atingiu, no exercício de 1967 a NCr\$ 362.932.060,41, havendo, portanto, um acréscimo de apenas 28,47% em relação à receita de 1966.

Considerando a inflação, foi baixo o acréscimo, concorrendo para isso, naturalmente, a retração no transporte ferroviário ocorrido no ano passado, as insuficiências tarifárias, os encargos impostos pelo Governo com os quais a Rêde é obrigada a arcar, e muitos outros fatores que precisam e devem ser convenientemente encarados.

Apesar dos esforços da Administração no sentido da contenção dos gastos, sem que fôsem afetadas as condições operacionais, as despesas atingiram, em 1967, a cifra de NCr\$ 798.493.497,90, ocasionando assim um deficit de NCr\$ 435.561.437,49.

Não obstante os reajustes realizados; as insuficiências tarifárias nas passagens dos trens suburbanos; a não indenização da Rêde pelo transporte de malas postais; as vantagens do pessoal cedido que correm por conta da Rêde, bem como a participação do INPS correspondente a 10% dos fretes cobrados; segundo estimativas feitas, concorreram para que o deficit aumentasse em NCr\$ 115.000.000,00.

Se, realmente computadas as despesas acima assinaladas, e não apenas arroladas, como aconteceu, o deficit de 1967 teria baixado para NCr\$ 320.600.000,00, o que significaria uma redução da ordem de 25% do deficit realmente contabilizado no referido exercício.

Urge, portanto, que providências sejam tomadas no sentido de que seja aprovada a regulamentação específica, que possibilitará o cumprimento da legislação em vigor.

Com o aumento do capital ocorrido no exercício, resultante da incorporação de recursos acumulados no exercício de 1966, e provenientes das cotas do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes, Taxas de Melhoramentos, Saldo Credor das Contas de Lucros e Perdas e Retificações Patrimoniais Positivas, o Capital Social da Empresa passou a ser de NCr\$ 511.067.240,00 representado por ações de valor nominal de NCr\$ 1,00, nominativas e integralizadas, assim distribuídas:

- | | |
|----------------------------|--|
| 73,55% isto é, 375.951.786 | ações ordinárias pertencentes à União; |
| 21,16% isto é, 108.093.869 | ações preferenciais pertencentes aos Estados |
| 5,29% isto é, 27.021.585 | ações preferenciais pertencentes aos Municípios. |

O exame do Relatório indica que a Rêde procurou imprimir às suas atividades a agressividade comercial que se fazia necessária para compensar a redução que se vem acentuando de ano para ano no que tange o transporte de bagagem e encomendas, animais e minérios de ferro, com o aumento do transporte de outras mercadorias, de

tal forma que, no cômputo geral o decréscimo foi, apenas, de 2,6%.

Por outro lado, embora tenha havido um decréscimo de 13% no transporte de passageiros nos trens do interior (40.419 em 1967 contra 46.583 em 1966), verificou-se uma certa compensação com um acréscimo de quase 4% no número de passageiros nos trens suburbanos (251.477 em 1967 contra 242.721, em 1966).

Igualmente significativas foram as medidas tomadas pela diretoria com vistas à racionalização da política operacional, cujos reflexos se fizeram sentir proporcionando numerosas vantagens tais como melhoria dos horários, diminuição dos atrasos, transformação de alguns trens de passageiros considerados não essenciais em trens mistos, utilização de composições mais longas e outras.

Para que se tenha uma idéia de que foi realizado em outros setores basta lembrar o programa da substituição de trilhos e acessórios, a conservação de linhas, etc., no que diz respeito à via permanente; a melhoria do traçado e obras, tais como a inauguração de variantes, o prosseguimento das obras de numerosas outras variantes, o reforço e substituição de pontes; o reaparelhamento do material de transporte com a reparação e aquisição de vagões, a modernização das locomotivas, a conversão de freios; a modernização dos sistemas de telecomunicações; a intensificação da eletrificação, etc.

As medidas acima citadas e outras, contribuíram, sem dúvida, para a melhoria e maior eficiência do transporte ferroviário no país.

Observa-se ainda, da leitura do relatório, que não foram descuidadas as providências relacionadas com a reorganização administrativa, com a racionalização e metodização do trabalho, e outras medidas de ordem geral, que não podem ser descuidadas quando se tem em mira uma administração segura e eficiente.

Com relação ao pessoal, houve, durante o ano, a redução do número de funcionários de 138.600 no início do exercício para 133.400 no final do mesmo.

A estruturação do quadro do pessoal em bases econômicas, a austeridade no que tange às admissões, programas de treinamento e seleção de pessoal, a implantação do Plano Simplificado de Classificação de

Cargos, as providências no setor de segurança e higiene de trabalho, as atividades relacionadas com a assistência social, mereceram, também, a devida atenção da diretoria.

Não é demais salientar, que a Rede Ferroviária Federal S.A. representa um valioso patrimônio da Nação, que precisa e deve ser preservado.

A atual direção, que tão operosamente trabalhou no exercício de 1967 com a experiência adquirida, com o patriotismo e a dedicação que sempre dispensou aos problemas ferroviários, tem diante de si a enorme tarefa de prosseguir o trabalho de soerguimento da Empresa, a fim de que, a Rede Ferroviária Federal S. A. estabilizando sua economia interna, continuando sua política de agressividade comercial, consolidando sua infra-estrutura, continue contribuindo para o desenvolvimento da economia nacional.

O nosso parecer é, portanto, pela aprovação do Relatório e do Balanço apresentados, com um voto de louvor à Diretoria pela maneira com que sempre se conduziu frente aos numerosos e complexos problemas que afetam o sistema ferroviário nacional.

Rio de Janeiro, 14 de março de 1968.

GERALDO GOULART DA SILVEIRA

Relator

Representante da Confederação Nacional da Agricultura

WALDO SETTE DE ALBUQUERQUE

Diretor

Presidente em exercício

OLAVO DA FONSECA GUIMARÃES

Representante da Confederação Nacional da Indústria

JOSÉ MANOEL FERNANDES

Representante da Confederação Nacional do Comércio

AMÉRICO FERNANDES DA CUNHA FILHO

Representante da Confederação Nacional do Comércio

AMARO CAVALCANTI

Representante da Confederação Nacional da Agricultura

ORLANDO JOSÉ MUNIZ DA ROCHA

Assessor da Superintendência Geral de Transportes da RFFSA

FRANCISCO MÁRIO CHIESA

Assessor da Presidência da RFFSA

FERNANDO DE SÁ OLIVEIRA

Representante do Pessoal Ferroviário

Biblioteca do Ministério da Viação e Transportes

2537-68	385.0981	enda
2537-68	385.0981	R382
A	Rêde Ferroviária Federal S.A.	
AUTOR		
T	Relatório anual	
TÍTULO		
De	1967	
Este livro deve ser devolvido na última data carimbada		

2537-68 385.0981
R382

Rêde . . .

Bolso de Livros D.M.F. - 1.389

