

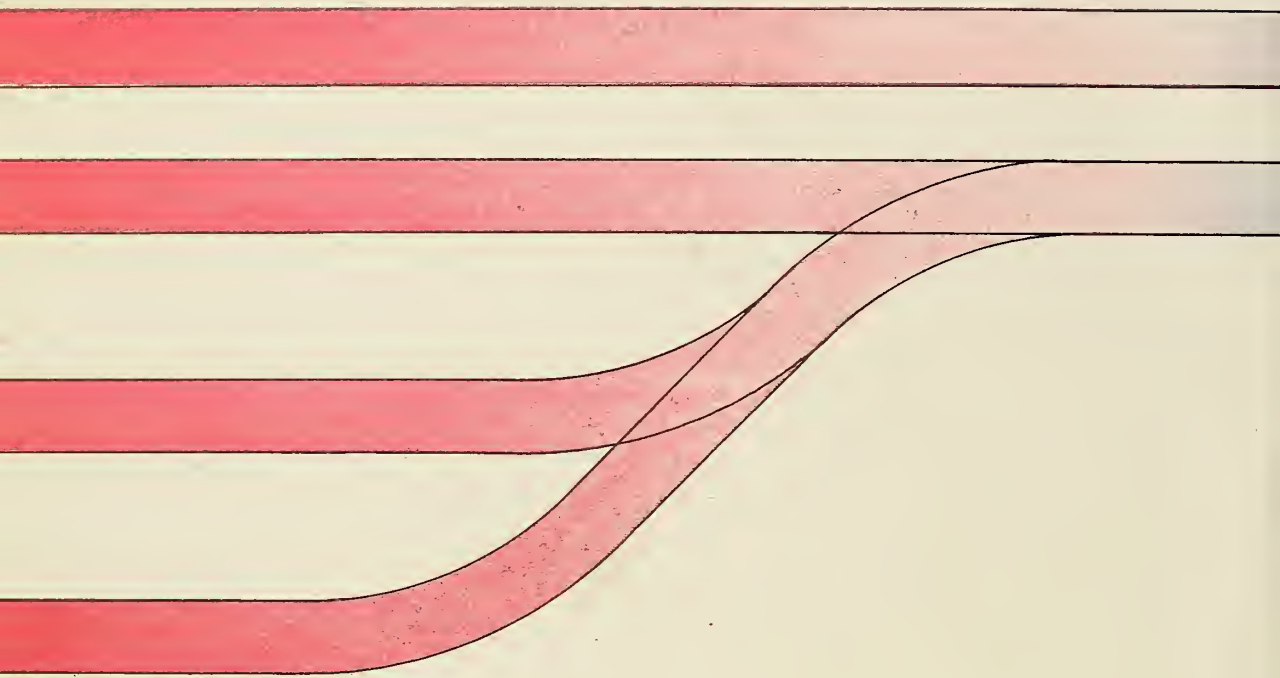


REDE FERROVIÁRIA FEDERAL

RELATÓRIO 1971

385.0981
R 382

385.0981
R 982



**REDE
FERROVIÁRIA
FEDERAL
S.A.**

**relatório
1971**

1673 24 1072

Senhores Acionistas

Em cumprimento aos preceitos legais e estatutários, a Diretoria Colegiada da Rêde Ferroviária Federal S.A. submete à apreciação da Assembléia Geral de Acionistas o Relatório das atividades no exercício de 1971, bem como o Balanço Geral e o Demonstrativo da Conta de Lucros e Perdas.

Nesta oportunidade não pode deixar de testemunhar a alta compreensão do dever de todos os servidores da Empresa, consignando, ainda, seu reconhecimento ao incentivo e apoio recebidos dos Excelentíssimos Senhores Presidente da República, Ministros dos Transportes, Fazenda e Planejamento e Presidente do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico.

Rio de Janeiro, 29 de março de 1972.

Presidente:

Antonio Adolfo Manta

Diretores:

Engº Bento José de Lima Netto

Engº Horácio Madureira

Engº José Aloysio Ravache Peres

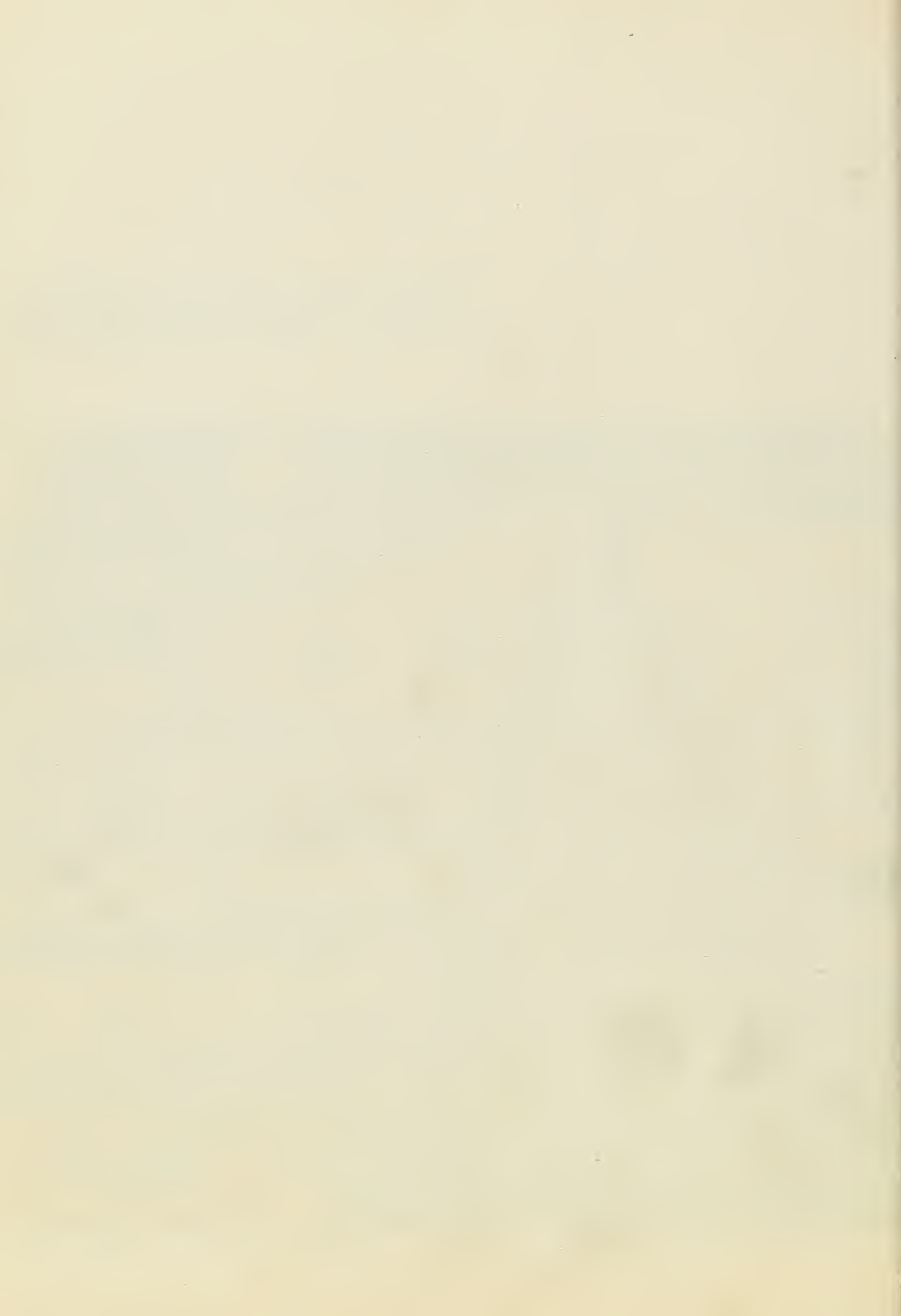
Engº Luiz Alberto Nastari

Engº Pedro Affonso da Rocha Santos

Engº Waldo Sette de Albuquerque

INTRODUÇÃO





SUPERINTENDÊNCIAS DA ADMINISTRAÇÃO GERAL

Administração	-	Proc. Ascânio Pedro de Farias
Engenharia	-	Engº Nelson Ribeiro de Castro
Finanças	-	Engº Oscar Leite Pires
Material	-	Engº Octávio de Azevedo Souza
Patrimônio	-	Francisco Rubens Vieira
Pessoal	-	Proc. Targino Ribeiro Filho
Transportes	-	Engº Bento José de Lima Netto

SUPERINTENDÊNCIAS REGIONAIS

Nordeste	-	Engº Elzir Alencar de Araripe Cabral
Centro	-	Engº Nestor Rocha
Centro-Sul	-	Engº Frederico Guilherme de Castro Braga
Sul	-	Engº Romualdo da Costa e Silva

CHEFIAS DAS DIVISÕES

1ª Div-Maranhão-Piauí	-	Engº José Ribamar de Araújo
2ª Div-Cearense	-	Engº José Rêgo Filho
3ª Div-Nordeste	-	Engº Emerson Loureiro Jatobá
4ª Div-Leste	-	Engº Mário Ribeiro dos Santos
5ª Div-Centro Oeste	-	Engº Walter Mendonça
6ª Div-Central	-	Engº Francisco Cruz
7ª Div-Leopoldina	-	Engº Paulo Flôres de Aguiar
9ª Div-Santos Jundiai	-	Engº José Teófilo dos Santos
10ª Div-Noroeste	-	Engº Oquendo Lopes
11ª Div-Paraná-Sta.Catarina	-	Engº Renato Meister
12ª Div-Teresa Cristina	-	Engº Rubens Donner da Silveira
13ª Div-Rio Grande do Sul	-	Engº Dovile Cavedon



O exercício de 1971, embora tenha tido resultados operacionais comprometidos por interrupções inusitadas do tráfego e pela retração da exportação do minério de ferro, constituiu-se em período da mais intensa atividade na implantação dos programas de reequipamento e aperfeiçoamento dos métodos operacionais, que permitiram à Empresa diminuir, substancialmente, o hiato entre suas disponibilidades e a moderna demanda de transporte.

A extensão de linhas remodeladas (1.526 km), o número de locomotivas incorporadas ao parque de tração (109), a quantidade de locomotivas (134) e vagões (1.900) encomendados, a massa de empregados treinados (23.000) nos mais diversos campos administrativos e operacionais, o valor total dos investimentos aplicados (Cr\$ 641 milhões) e o volume de novos financiamentos levantados (Cr\$ 920 milhões) constituem recordes absolutos em toda a existência da Empresa e registram o esforço dos ferroviários na recuperação do sistema federal, cujo equilíbrio financeiro se prenuncia para 1975/76.

Foram motivos do maior orgulho e satisfação para a Rêde, e provas incontestáveis da confiança governamental nas soluções propostas ao problema ferroviário, a visita de Sua Excelência o Senhor Presidente da República às obras de melhoramento da ligação Rio-São Paulo, os convênios ajustados com o Instituto do Açúcar e do Alcool, Instituto Brasileiro do Café e Petrobrás S.A. e os contratos de financiamentos firmados com o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento, este último possibilitando a execução do grande projeto integrado de exportação de minério de ferro pela Baía de Sepetiba.



AREA DE ENGENHARIA





Área de Engenharia

Intenso trabalho foi desenvolvido nos órgãos de via permanente e obras, eletrotécnica e mecânica, graças à maior disponibilidade de recursos obtidos nas mais variadas fontes de financiamento.

Um plano quinquenal de investimentos teve sua elaboração iniciada, dando seqüência e ampliação aos programas desenvolvidos em 1971 e que consumiram perto de Cr\$ 743 milhões.

Os processos de manutenção das instalações e dos equipamentos se aprimoraram e, na área de conservação da via permanente, o sistema da conserva cíclica programada já está implantado em mais de 70 residências.

Variante Santa Maria - Canabarro

Com a abertura ao tráfego de mais de 3 km, passaram a ser operados 16 dos 20 km da Variante Santa Maria-Canabarro.

A conclusão desta retificação está dependendo dos serviços no túnel de 470 m, já trabalhado em 80% de sua extensão.

Variante de Cachoeira

Foram assentados 28 km de linha, executados

2.200.000 m³ de terraplanagem, revestidos 60% do túnel de 530m e construída a estação de Cachoeira, na variante, de 80 km, entre Pertile e Ramiz Galvão, no Rio Grande do Sul.

Ramal de acesso ao porto do Rio Grande

A ligação de 13 km, entre Quinta e a 4ª Seção de Barra do Rio Grande, foi concluída e entregue ao tráfego em outubro de 1971, como parte constitutiva do Plano Integrado dos Sistemas de Transporte, que convergem à nova zona industrial desse porto sulino.



Trecho Penha Circular - Duque de Caxias

A integração dos serviços suburbanos da densa área de Caxias ao sistema eletrificado da 6ª Divisão Central realizou-se em junho de 1971, com o término das obras de assentamento de duas novas linhas eletrificadas e recolocação das vias métricas da 7ª Divisão-Leopoldina.

Linhas 5 e 6 da Central

Para melhoria da circulação de unidades elétricas nos subúrbios do Rio foram concluídos os viadutos sobre as ruas Figueira de Melo e São Cristovão, a ponte sobre o rio Trapicheiro e iniciados os trabalhos de eletrificação e lançamento da via das suas novas linhas entre D. Pedro II e São Cristovão, na 6ª Divisão-Central.

Mudança do sistema de tração na Serra do Mar

Com a conclusão da terraplanagem dos pátios de Raiz da Serra e Paranapiacaba, teve início o assentamento da linha. Completaram-se, também, as pontes sobre o rio Mogi e a Ponte Seca e atacaram-se os serviços de construção da linha de transmissão de 33 kv, interligando os "out-door" de Paranapiacaba e Raiz da Serra, bem como a rede aérea de 3.000 VCC.



Projeto MBR

Contrato de financiamento com o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento foi assinado para execução de projeto que assegurará o escoamento, pelo terminal de Sepetiba de 12 milhões de toneladas anuais de minério de ferro das Minerações Brasileiras Reunidas S.A.. O projeto de engenharia final do Ramal de Águas Claras foi ultimado e está em fase de elaboração o do Ramal Japeri-Brisamar. A remodelação da linha entre Ibitiré e Japeri foi atacada, bem como obras de contenção de taludes e de reparos em túneis. Entre Brisamar e Ponta de Santo Antônio executaram-se os trabalhos de proteção a taludes. Concluíram-se os projetos dos 28 pátios, bem como os de reforço ou substituição das pontes e de melhoramentos em dois túneis. A encomenda das locomotivas foi adjudicada, encontrando-se em julgamento a concorrência para a aquisição de vagões.

Ligação Rio-São Paulo

Entre Cachoeira Paulista e São José dos Campos foram remodelados 100 km de linha, com expressivas obras de drenagem, contenção de cortes e aterros e assentamento de trilhos novos sobre dormentes de concreto.

Na nova linha Japeri-Arará, de 62 km, executaram-se 60% dos trabalhos de terraplanagem. Os estudos preliminares para uma variante na subida da Serra do Mar, entre Japeri e Barra do Pirai, foram levados





a efeito, estando em fase de concorrência a contratação de novo projeto.

Afim de permitir atendimento diário de 3.200 vagões, foram atacadas as obras do pátio de Engenheiro São Paulo (SP), tendo sido efetuados 60% de terraplanagem e assentados 4 km de linha. No grande terminal de Arará (Rio) procederam-se aos onerosos e complexos trabalhos de desapropriação e liberação da área a ser trabalhada.

Variante Engenheiro Bley - Curitiba

A remoção dos pontos de estrangulamento no trecho Curitiba-Engenheiro Bley tornou-se mais premente com os crescentes fluxos de combustíveis oriundos da Refinaria Alberto Pasqualini e de produtos agrícolas exportados pelo porto de Paranaguá, que, circulando pelo Tronco Sul, trafegam em linhas de melhores condições técnicas. Em 1971 foi concluído o projeto de engenharia final dessa variante de 68 km.

Melhoramentos na via

Dando prosseguimento à execução do "Plano Quinquenal de Remodelação da Via Permanente" foram renovados 1.526 km de linha. Nos serviços de manutenção e remodelação da via foram aplicados 2.000 km de trilhos novos, substituídos 4.660.000 dormentes e empregados 1.350.000 m³ de pedra britada para lastro.

A soldagem de trilhos, empregando-se tanto o pro-





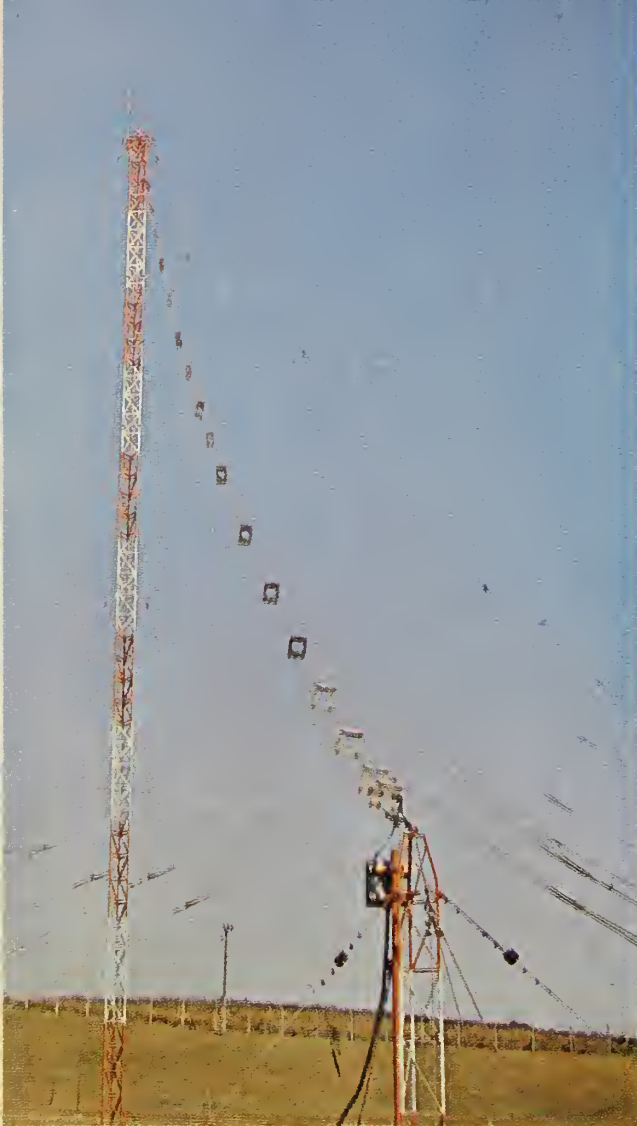
cesso elétrico em estaleiro, como o aluminotérmico "in situ", cobriu mais 901 km de linha, o que representa um aumento superior a 11% em relação ao exercício anterior.

Aos equipamentos de via foram incorporados 2 tratores, 8 compressores de ar, 8 pás carregadeiras e 5 máquinas socadoras-niveladoras-puxadoras automáticas adquiridas dentro do plano de mecanização da manutenção.

A reconstrução do viaduto nº 4 da 9ª Divisão Santos-Jundiaí, constituído de 5 vãos com 18 vigas de 10 m e 2 pilares metálicos de 32 m de altura, e a substituição das 12 estruturas metálicas do viaduto sobre a Av. Francisco Bicalho, no Rio, salientaram-se entre os trabalhos de obras de arte.

Como resultado imediato decorrente da execução do trabalho de remodelação da via e do desenvolvimento da conserva cíclica programada, verificou-se redução de 11% no número de acidentes de tráfego devido à linha.





Sinalização e Licenciamento

Na implantação de equipamentos de comando de tráfego centralizado, a Rêde tem a destacar, no exercício de 1971, as seguintes realizações.

- conclusão da instalação do CTC no ramal de Paraopeba e no trecho Mogi das Cruzes-Sebastião Gualberto;
- implantação, em fase de conclusão, da montagem do CTC no trecho Pinheiral-Volta Redonda;
- início da montagem do CTC no trecho Derby Club - Duque de Caxias;
- prosseguimento da reforma no CTC entre Três Rios e Lafaiete;
- processamento de concorrência do CTC entre Campo Grande e Jundiaí.

Eletrificação

A conclusão dos trabalhos de reforma da rede aérea entre Augusto Pestana e Barra Mansa permitiu unificar, em 3.000 VCC, toda a linha Lavras-Barra Mansa, na 5ª Divisão-Centro Oeste. Na 6ª Divisão-Central, a par do prosseguimento do reforço do sistema suburbano no Rio, foi implantada a eletrificação no trecho Penha Circular-Duque de Caxias, nas duas vias de 7 km.





Telecomunicação

Afim de permitir a ligação, por linhas físicas, entre Pôrto Alegre e Curitiba, através o TS e, também, o atendimento a Roca Sales e Lages, adquiriram-se equipamentos "carrier" telegráfico e telefônico. A operação ferroviária nos pátios de Santa Maria, Cruz Alta e Diretor Pestana foi modernizada com a utilização dos equipamentos de rádio em VHF.



Mais de 800 km de linhas físicas foram construídas ou reformadas ao longo dos quatro sistemas regionais; foi completada a implantação de 35 estações de rádio em SSB nas diversas divisões da Empresa. Encontra-se igualmente terminada a interligação do edifício-sede com todas as sedes das Regionais e Divisões. Estão em fase final de conclusão os serviços relacionados com a rede telex da Regional Sul.





Terminais e estações de passageiros

Em Porto Alegre foram construídos viadutos e completadas as obras de infra-estrutura para transferir o acesso ferroviário à estação a uma posição ajustada ao esquema urbanístico elaborado e ao qual se integra o edifício dos escritórios centrais, agora recebendo instalações e acabamentos internos.

Em decorrência de convênio firmado com a Prefeitura de Curitiba, a Rêde está executando obras de melhoramento do pátio ferroviário, posto que a construção da estação rodoferroviária e sua urbanização estão sendo concluídas pela municipalidade.

Entre outros melhoramentos, destacam-se a conclusão da nova cobertura das cinco plataformas de Engenho de Dentro, no Rio, e o andamento da

construção da nova estação de São Caetano, em São Paulo.



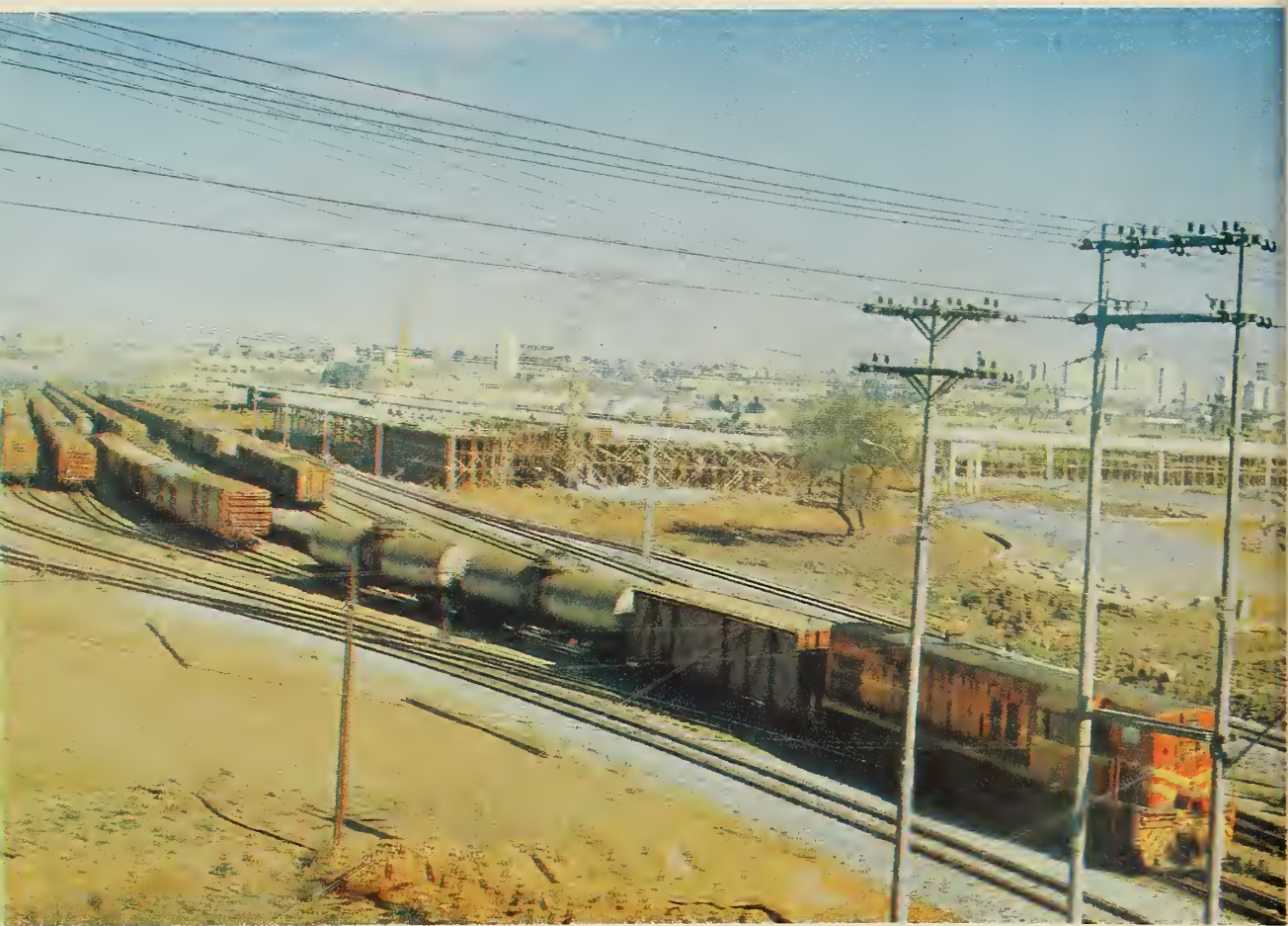
Oficinas e depósitos

Foi iniciado o estudo de um plano para eliminação das pequenas oficinas, com a centralização, em âmbito regional, das grandes unidades de manutenção e reparação do material rodante e de tração, objetivando adequada programação dos trabalhos, produção econômica e conseqüente melhoria dos índices de disponibilidade da frota.

Material de transporte

Canalizada maior parcela de recursos de investimentos para a aquisição de equipamentos de transporte, o parque de material rodante e de tração foi substancialmente acrescido e melhorado em 1971,





como segue:

Locomotivas

- recebidas 100 novas unidades diesel-elétricas, das quais:

58 GE U-10 B, de 1.050 HP;

24 GM G-22 tipo CC, de 1.500 HP e

27 MG G-22 tipo BB, de 1.500 HP.

- construídas, pela Empresa, 2 unidades diesel-elétricas para manobras;

- reconstruídas e modernizadas, nas oficinas da Rêde, 92 locomotivas;

- encomendadas 8 unidades elétricas para opera-



ção em cremalheira-aderência, com engrenagens retráteis;

encomendadas 134 unidades diesel-elétricas, sendo:

80 GE U-23 C, de 2.475/2.250 HP, à indústria nacional

54 GM G-22 tipo BB, de 1.500 HP, à Espanha.

Vagões

- recebidas 420 novas unidades, assim discriminadas:

100 vagões hopper fechados, de 42 t de lotação,
para transporte de açúcar a granel;

153 vagões-graneleiros de 42 t de lotação;

58 vagões-tanques de 42 m³;

50 vagões hopper abertos de 77 t, bitola de
1,60m, para minério;

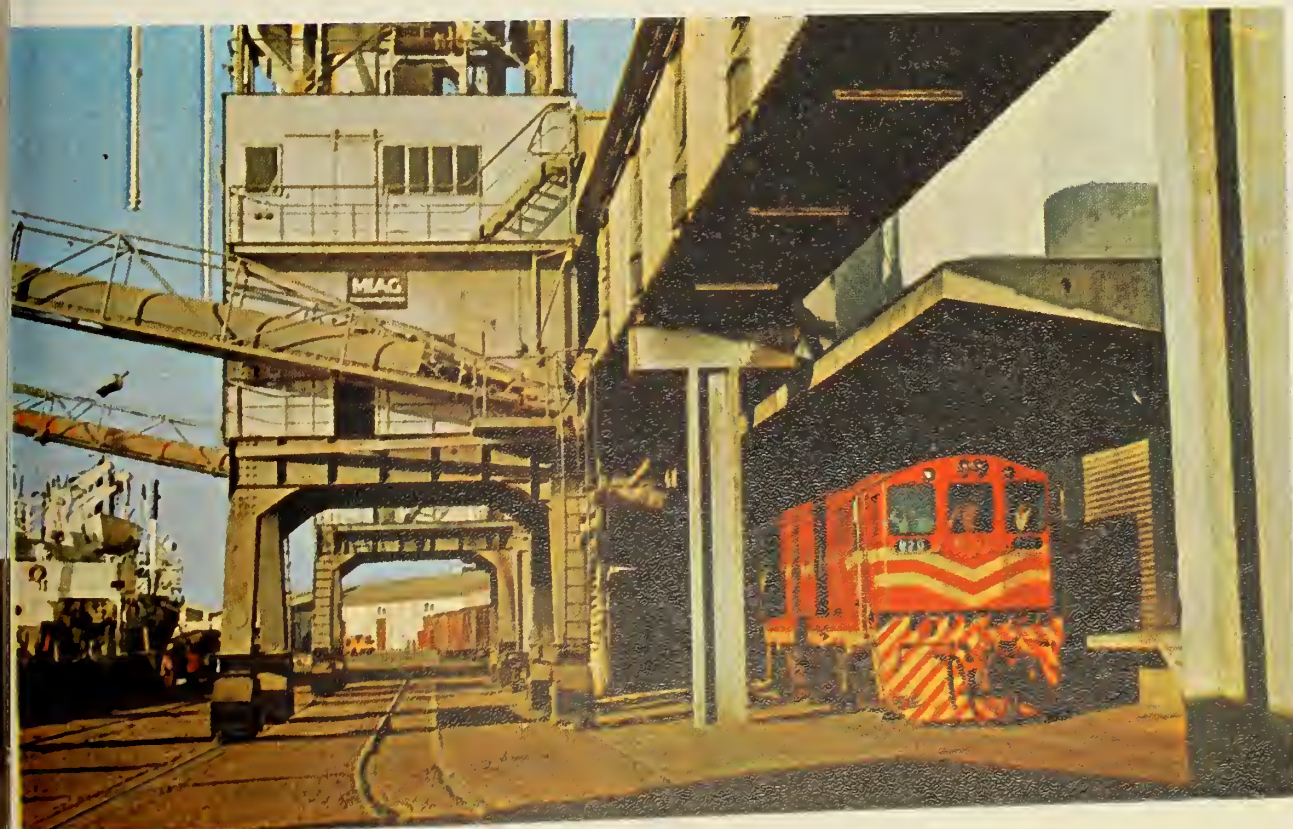
35 vagões-gôndolas de 74 t, para minério;

7 vagões hopper de 77 t, para minério e

17 vagões-plataformas para transporte de auto-
móveis.



- adquiridos 102 vagões-tanques usados, bitola de 1,00m;
- construídos, nas oficinas da Rêde, 89 vagões diversos;
- reconstruídos e modernizados, nas oficinas da Empresa, cerca de 2.200 vagões;
- convertidos freios em 50 vagões;
- encomendadas, à indústria nacional, 158 unidades, sendo:





93 vagões hopper de 77 t, para minério e
65 vagões-gôndolas de 77 t, para minério.

- encomendadas 1.750 unidades à Iugoslávia, sendo:

300 vagões-graneleiros fechados, de 64 t;
600 vagões-gôndolas de fundo móvel, de 80 t;
450 vagões hopper abertos de 119 t e
400 vagões-tanques de 42 m³.

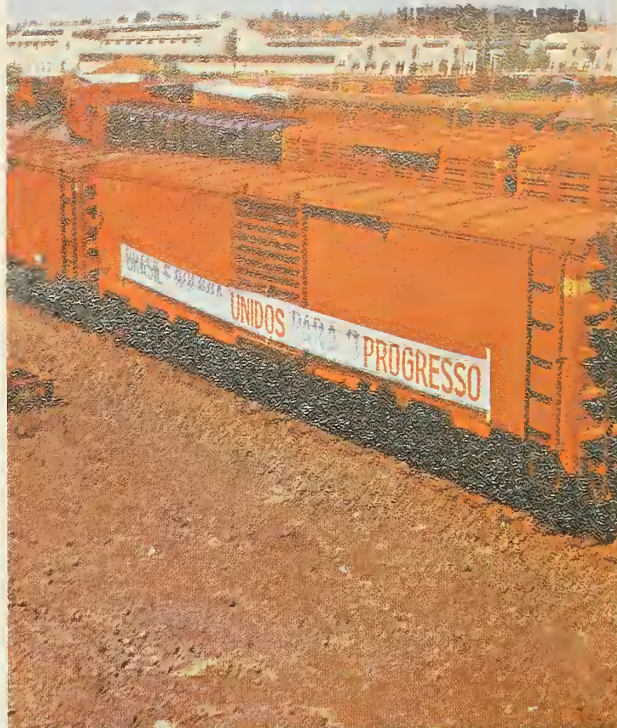
- em concorrência a aquisição de 2.836 unidades, sendo:

1.320 vagões-gôndolas "car-dumper", de 95 t de lotação, para minério;
40 vagões-gôndolas para lastro;
100 vagões-plataformas;
226 vagões-tanques de 60 m³;
150 vagões-gôndolas de 70 t de lotação, para fertilizantes e
1.000 vagões hopper fechados, de 54 t de lotação para cereais.

Carros, trens-unidade e automotrizes

- construídos, nas oficinas da Empresa, 24 carros;
- reconstruídos e modernizados, pela Rêde, 300 carros;
- modernizados 5 trens-unidade elétricos (15 carros) e recuperados 2 carros-reboques para o serviço suburbano;
- encomendados, na Hungria, 12 trens automotrizes diesel de 4 carros.

A aquisição financiada dos vagões iuguslavs, locomotivas espanholas e automotrizes húngaras, foi possível graças a entendimentos governamentais,



través do Instituto Brasileiro do Café, que obteve condições de colocação, naqueles países, de cotas extras de café.

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico tem sido a grande fonte nacional de recursos para o aumento da frota de vagões.





AREA DE TRANSPORTE





Área de Transporte

Resultados

O transporte ferroviário foi marcado por incidentes e situações que, alheios à ação direta da Empresa, influíram decisivamente sobre os resultados alcançados no exercício.

Fatores climatológicos, provocando até a destruição de viaduto centenário, paralisaram, por 4 meses, o tráfego entre Santos e São Paulo, através da 9ª Divisão-Santos Jundiaí.

O Tronco Sul sofreu sucessivas interrupções. Na 13ª Divisão-Rio Grande do Sul, a mais grave, de 7 dias, ocorreu nas proximidades de Lages, quando uma queda de barreira provocou a perda total de 3 locomotivas diesel-elétricas e 19 vagões-tanques. Na 11ª Divisão-Paraná-Santa Catarina, entre Engenheiro Bley e Uvaranas, fissuras no viaduto sobre o rio dos Papagaios determinaram, em maio de 1971, sua interdição ao tráfego e o restabelecimento dos 108 km da linha Engº Bley-Palmeira-Ponta Grossa, já abandonada.

Ocorreram, também, interrupções por vários dias, decorrentes de chuvas persistentes, nos trechos Curitiba-Paranaguá, Engenheiro Bley-Curitiba, Joaquim Murtinho-Harmonia, na Regional Sul e nas proximidades de Recife e Salvador, na Regional



Nordeste. A 7ª Divisão-Leopoldina, na Regional Centro, esteve com suas linhas paralisadas por 21 dias.

A tal bloqueio inusitado da via, com reflexos negativos no transporte ferroviário, transferência da carga ao caminhão e conseqüente lenta reconquista do cliente, somaram-se a adversa comercialização do minério de ferro pelo porto do Rio de Janeiro, que reduziu em mais de 23% o escoamento desse produto exportável, e a retração em 25% do transporte de cimento, face à contenção no ritmo de obras e à localização da indústria cimenteira mais próxima dos centros consumidores.



Afetado assim, o transporte de mercadorias alcançou 11,4 bilhões de tkm, o que acusa um decréscimo de 5% em relação ao excepcional resultado do exercício anterior.

Seguindo a tendência decrescente dos anos anteriores, o transporte de bagagens e encomendas e de animais reduziu-se respectivamente, de 20% e 13%; seu significado ganha a justa dimensão, quando se considerar que, conjuntamente, representam, apenas, 1,3% do transporte de mercadorias.

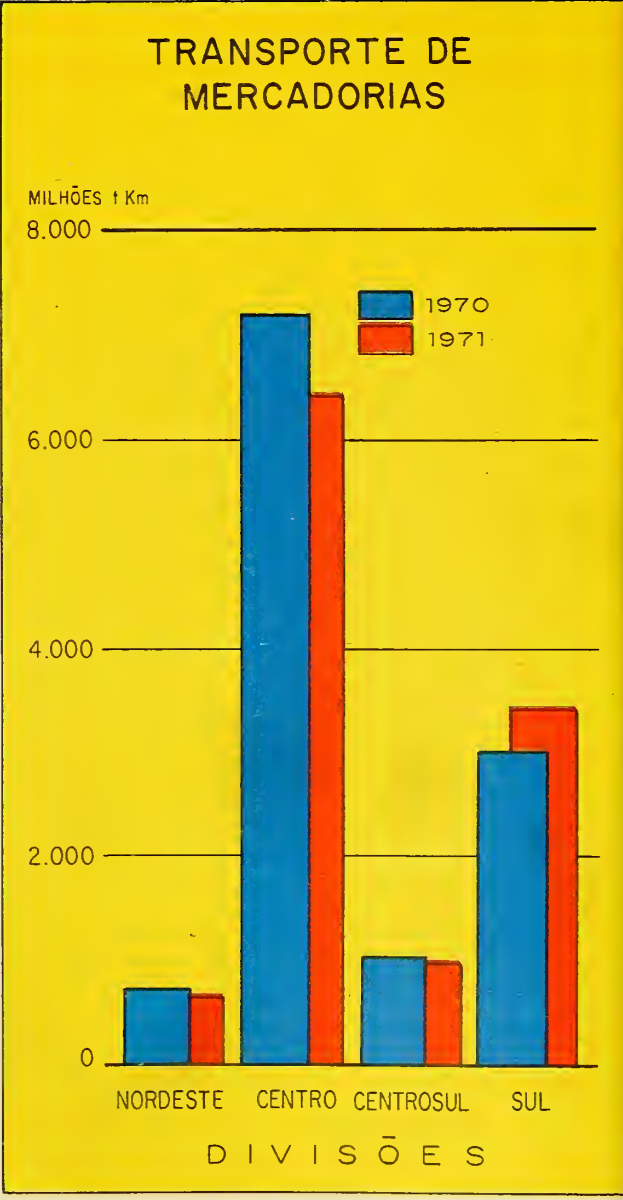
Atingiu a 408 milhões de tkm o transporte através do oleoduto, que, assim, produziu 12% a mais.

Computado, também, o serviço rodoviário que cresceu 10%, a carga total movimentada pela Rede gerou um trabalho de 12 bilhões de tkm, ou seja, 595 milhões a menos que em 1970.

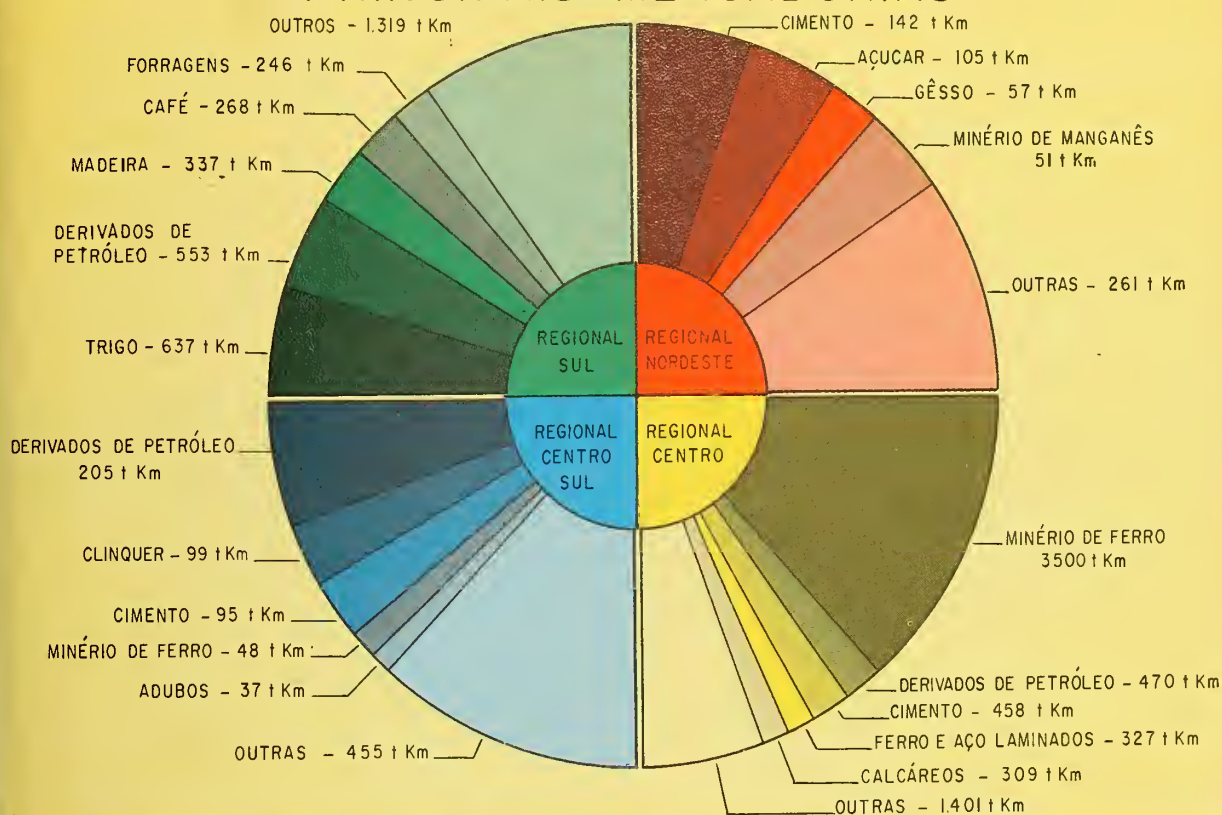
O transporte de passageiros continuou em declínio, em consequência da melhoria da rede rodoviária, reduzindo-se de 2% o número de passageiros de médio e longo percurso e em 8% o do serviço suburbano.

Principais mercadorias

O minério de ferro continuou com a primazia do maior transporte da Empresa, representando 31% do total produzido; foi seguido pelo de combustíveis líquidos (11%) que, com o incremento verificado na produção das refinarias de Alberto Pasqualini e Gabriel Passos e dentro da política de preço único fixado, pelo Conselho Nacional do Petróleo, para Brasília, Goiânia, Anápolis, Juiz de Fora e



PRINCIPAIS MERCADORIAS



Uberlândia, chegou a ultrapassar o transporte de cimento, responsável por 7% da produção da Rêde.

O transporte de trigo (6% da tonokilometragem total gerada) desenvolveu-se satisfatoriamente, com acréscimo de 25% sobre o volume transportado no exercício anterior; no Rio Grande do Sul a movimentação desse cereal chegou a alcançar a expressiva média de 3.000 t diárias.

É de salientar que essas quatro mercadorias passaram a ser responsáveis por 55% do transporte total de carga da Rêde.

Os trens unitários de sal constituíram-se em mais um dos fatores de integração nacional, percorrendo, entre o Rio Grande do Norte e o Brasil Central, até 4.600 km.



Medidas operacionais

A 12ª Divisão-Teresa Cristina, racionalizando sua operação passou a efetuar todo o transporte em apenas 5 dias da semana.

O recebimento das novas locomotivas na 13ª Divisão-Rio Grande do Sul solucionou a permanente crise de tração e tornará possível, em princípios de 1972, a extinção definitiva de tração a vapor naquela Divisão.

A unificação dos serviços administrativos e operacionais da 10ª Divisão-Noroeste e da Estrada de Ferro Sorocabana, em Bauru, com utilização comum das instalações de ambas essas estradas, trouxe grandes facilidades ao usuário e economia à operação. A programada unificação das estações de intercâmbio entre Divisões teve sua experiência piloto bem sucedida em Monte Azul.

A tração quántupla aumentou o rendimento do transporte no Ramal de Nova Era; uma melhor utilização da tração elétrica permitiu a substituição de locomotivas diesel entre Volta Redonda e Três Rios.

A formação de trens diretos diagramados foi estendida ao trecho Recife-Fortaleza e aos trens destinados ao transporte de sal, o qual passou a ser efetuado em sacos plásticos.

Foram abertos ao tráfego:

- em agosto, o trecho Suzano-Rio Grande, com 29 km, possibilitando a circulação de trens de

minério destinados à Cosipa, sem interferência com o serviço suburbano de São Paulo;

- em setembro, o ramal de 13 km que, partindo da linha Cacequi-Rio Grande atinge as instalações da Cooperativa Regional Serrana Cotrijuí, no porto do Rio Grande;
- em novembro, em caráter experimental, o trecho Castelo-Altos, com 119 km de extensão, interligando as 1ª e 2ª Divisões.

Tiveram seu tráfego suspenso 306 km de linhas antieconômicas, entre os quais 180 km da 14ª Divisão-Santa Catarina, com o que alcança a 5.243 km





a extensão total de linhas fora de operação; aguarda-se a autorização para a erradicação de outros 2.000 km.

Oitenta e cinco estações foram fechadas ou transformadas em postos, paradas e estribos.

Medidas tarifárias e comerciais

A política tarifária está sendo conduzida no sentido de que os custos reais, em regime de plena eficiência, se reflitam nos fretes pagos pelos usuários.



Para tal, vêm sendo, contínua e gradativamente, aperfeiçoados os métodos de operação, a contenção de despesas e o sistema de apuração dos custos.

Sempre que julgada imprescindível a manutenção de baixos níveis tarifários ou a operação de serviços não econômicos, a Empresa procura transferir os custos dos encargos financeiros decorrentes aos setores beneficiados.

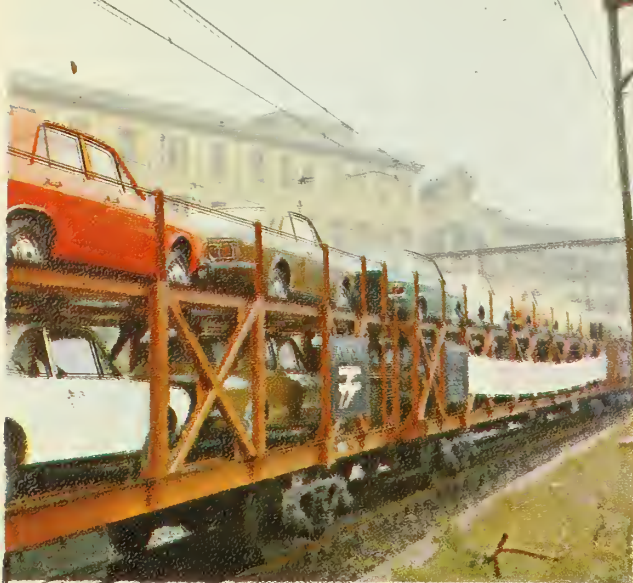
Empenha-se a Rêde no sentido de que suas tarifas cubram, pelo menos, o custo direto da operação, enquanto são corrigidas algumas distorções tributárias. Entre essas, a Empresa conseguiu fosse eliminada a taxa portuária — Tabela H que incidia, discriminatoriamente, sobre despechos ferroviários no porto de Santos.

A partir de 19 de fevereiro de 1971 foram majoradas em 20% as tarifas gerais da RFFSA, de conformidade com a Portaria nº 2-DG/71, de 6.1.71, do DNEF.

A política governamental de congelar, ao nível de 1970, o preço das passagens de subúrbio do Rio, bem como a protelação, pelo CNP, do aumento das tarifas de carvão da 12ª Divisão-Teresa Cristina e do oleoduto da 9ª Divisão-Santos Jundiaí, restringiram maior aumento da receita no exercício de 1971.

Convênio foi celebrado para a circulação de composições da Rêde, com suas locomotivas, vagões e tripulação, em território boliviano, desde Corumbá até Santa Cruz de la Sierra.

Um plano denominado "Ação Comercial" vem sendo implantado, abrangendo a reorganização dos setores de marketing, a formação de equipes de



agentes comerciais, a prospecção das correntes de transportes e o estabelecimento de toda uma sistemática de contatos periódicos com os clientes da Empresa.

Ajuste específico de transporte de açúcar foi firmado com o IAA, assumindo a ferrovia a responsabilidade pelo escoamento da safra destinada à exportação pelos portos de Maceió e Recife. Outros entendimentos com aquele Instituto asseguraram o transporte de 40.000 t de açúcar destinadas à Bolívia, das quais 30.000 via Corumbá e 10.000 exportadas pelo porto de Santos.



Resultados Regionais

A participação no transporte total de mercadorias passou a ser de 57%, 29%, 8% e 6%, respectivamente, para as Regionais Centro, Sul, Centro-Sul e Nordeste. A evolução, por Regional, é expressa pelos resultados abaixo:

	Mercadorias — milhões tkm		
	1970	1971	VARIAÇÃO
REGIONAL NORDESTE			
1ª Divisão-Maranhão-Piauí	12	18	+ 47,1
2ª Divisão-Cearense	163	133	- 18,3
3ª Divisão-Nordeste	243	232	- 4,5
4ª Divisão-Leste	317	281	- 11,4
TOTAL	735	664	- 9,7
RFFSA	12.056	11.428	-5,2



REGIONAL CENTRO

CONVENÇÕES

- 5ª DIVISÃO
CENTRO-OESTE
- 6ª DIVISÃO
CENTRAL
- 7ª DIVISÃO
LEOPOLDINA



Mercadorias - milhões tkm

REGIONAL CENTRO	1970	1971	variação
5ª Divisão-Centro-Oeste	1.095	1.135	+ 3,6
6ª Divisão-Central	5.838	5.122	- 12,3
7ª Divisão-Leopoldina	223	208	- 6,6
TOTAL	7.156	6.465	- 9,7
RFFSA	12.056	11.428	- 5,2



■ Mercadorias - milhões tkm

REGIONAL CENTRO-SUL	1970	1971	variação
9ª Divisão-Santos-Jundiaí	442	327	- 26,1
10ª Divisão-Noroeste	650	612	- 5,8
TOTAL	1.092	939	- 14,0
RFFSA	12.056	11.418	-5,2

REGIONAL SUL

CONVENÇÕES

- 11ª DIVISÃO
PARANÁ
SANTA-CATARINA
- 12ª DIVISÃO
D. TERESA
CRISTINA
- 13ª DIVISÃO
RIO G. DO SUL



Mercadorias - milhões tkm

REGIONAL SUL	1970	1971	variação
11ª Divisão-Paraná-Sta.Cat	1.623	1.600	- 1,4
12ª Divisão-Teresa Cristina	141	141	- 0,3
13ª Divisão-Rio G do Sul	1.296	1.619	+ 24,9
14ª Divisão-Santa Catarina	13	-	-
TOTAL	3.073	3.360	+ 9,3
RFFSA	12.056	11.428	- 5,2

A contribuição percentual das principais mercadorias na tonokilometragem gerada no ano de 1971, em cada sistema Regional, confirma a tendênciada especialização no transporte:

REGIONAL NORDESTE

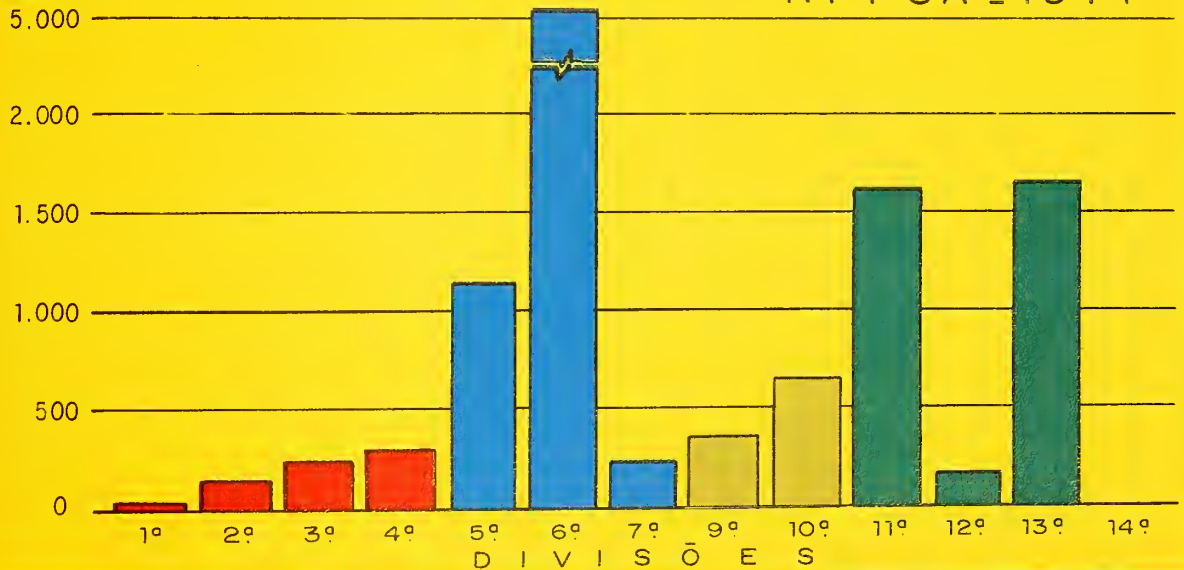
Mercadorias	Milhões tkm	%
Cimento	142	21%
Açúcar	105	16%
Gesso	57	9%
Minério Manganês	51	8%
Sal	48	7%
Outras	261	39%
TOTAL	664	100%

REGIONAL CENTRO

Mercadorias	Milhões tkm	%
Minério de Ferro	3.500	54%
Derivados de Petróleo	470	7%
Cimento	458	7%
Ferro e Aços Laminados	327	5%
Calcários	309	5%
Outras	1.401	22%
TOTAL	6.465	100%

MERCADORIAS R F F S A - 1971

MILHÕES t Km



REGIONAL CENTRO-SUL

REGIONAL SUL

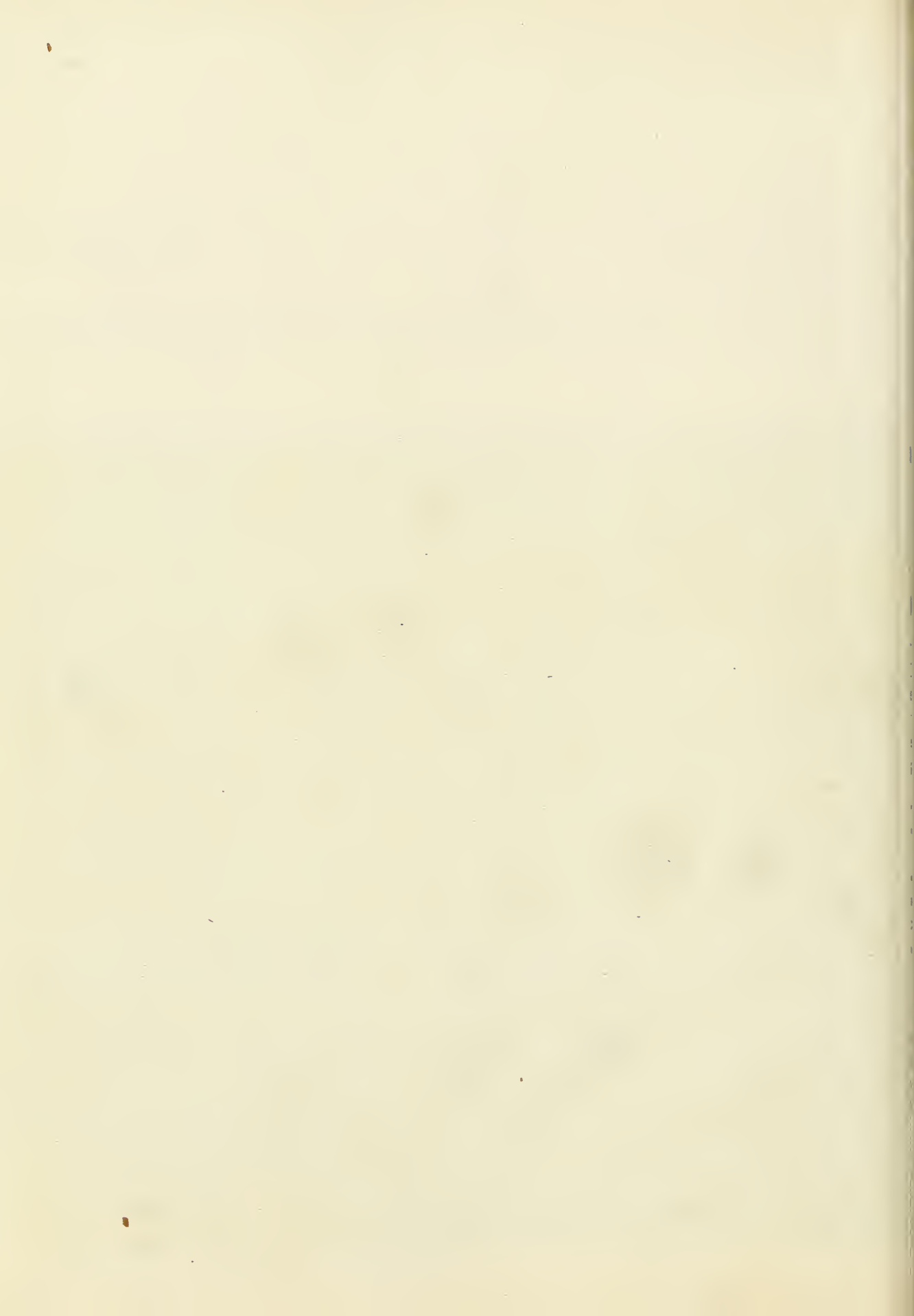
Mercadorias	Milhões tkm	%
Derivados de Petróleo	205	22%
Clinquer	99	11%
Cimento	95	10%
Minério de Ferro	48	5%
Adubos	37	4%
Outras	455	48%
TOTAL	939	100%

Mercadorias	Milhões tkm	%
Trigo	637	19%
Derivados de Petróleo	553	17%
Madeira	337	10%
Café	268	8%
Forragens	246	7%
Outras	1.319	39%
TOTAL	3.360	100%



AREA ADMINISTRATIVA







Área Administrativa

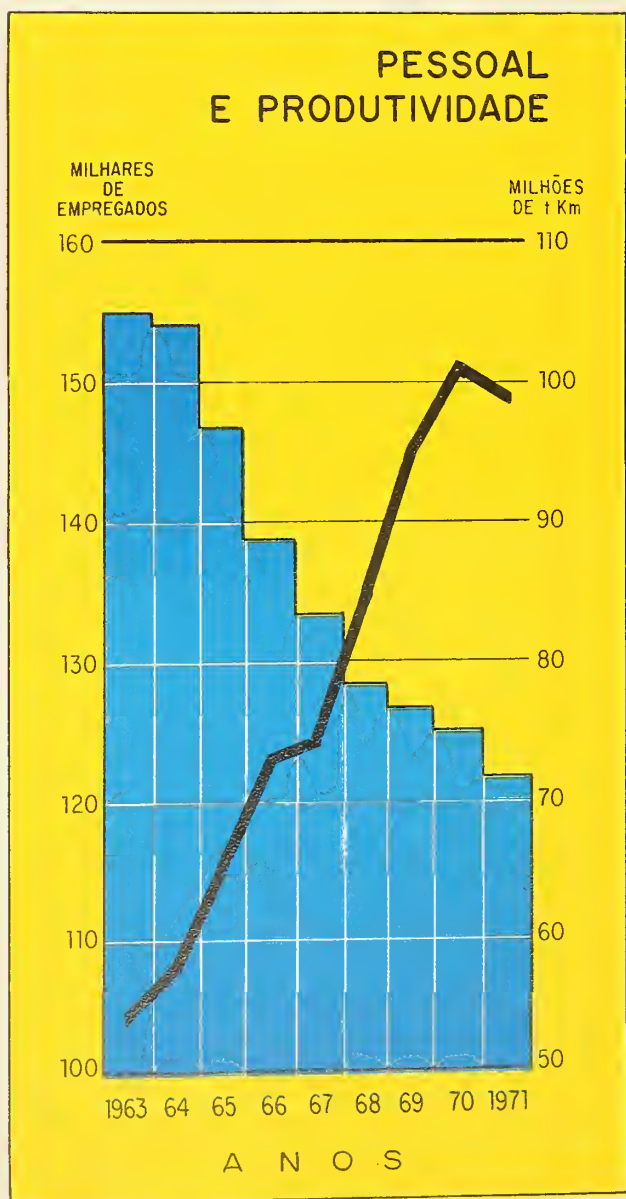
Pessoal

O efetivo de pessoal sofreu uma redução de 3.341 empregados, passando a totalizar 121.492, o que representa um decréscimo de 2,7% em relação ao exercício anterior e de 22% em confronto com o quadro existente em 1964.

Nos vários campos de atividades desempenhadas pela Rêde, foram treinados 23.020 empregados, 19% do efetivo da Empresa, número que assinala o esforço para a criação de uma nova mentalidade ferroviária, dirigida para o aprimoramento dos métodos operacionais, melhor atendimento aos usuários e conquista progressiva do mercado de transporte.

Embora onerada pelo aumento da taxa de contribuição ao INDA e pela criação do PASEP, o dispêndio com o pessoal cresceu 19% e sua participação na despesa total da gestão foi reduzida de 67% para 66%, menor índice atingido pela Empresa.

O quadro a seguir expressa a evolução do efetivo de pessoal, que já se apresenta 7% abaixo do Quadro Industrial de 131.000 empregados, anteriormente estabelecido, e apenas 6% acima da nova meta da Rêde, de 115.000, a ser atingida em 1975:





Consoante a política de bem-estar social, os serviços médico-odontológico mantidos pela Empresa atenderam 622.000 pessoas, as escolas matricularam 24.500 alunos e os órgãos de trabalho social orientaram 36.100 casos. As medidas de prevenção de acidentes e higiene industrial postas em prática possibilitaram a redução de 18% no número de acidentes de trabalho e de 15% na quantidade de dias de trabalho perdidos.

Foram iniciados estudos de viabilidade de criação de uma fundação de seguridade social que permita ao ferroviário, mediante contribuições proporcionais a seu salário real, aposentar-se mantendo o status econômico desfrutado quando em serviço; esse plano de suplemento dos benefícios oferecidos pelos órgãos previdenciários quanto à aposentadoria, pensão ou ao auxílio-doença, possibilitará à Empresa a renovação dos seus quadros de pessoal, hoje desestimulada pela brusca redução do padrão de vida imposto aos empregados aposentados.

Reestruturação administrativa

A consolidação dos sistemas regionais continuou sendo feita, paulatina e progressivamente, a fim de evitar solução de continuidade na operação ferroviária. A integração, em âmbito regional, dos serviços de análise, programação e operação dos equipamentos de processamento de dados propiciou melhor mão-de-obra qualificada e mais racional utilização de computadores.

Visando ao melhor aproveitamento e uniformização de procedimentos, critérios, rotinas e recursos, foram unificados os serviços assistenciais dos órgãos divisionais de assistência ao ferroviário da Regional Centro em um único Departamento Regional. Dentro de idêntica política, subordinaram-se diretamente aos Superintendentes Regionais as atividades de relações públicas das Divisões.

Perseguiu-se a tendência de conferir às Divisões a produção e venda de transporte ao nível de microzona econômica, cabendo à Regional a adaptação



dos padrões técnicos fixados pela Administração Superior da Rede à zona macro-econômica onde atua, através de diversos órgãos divisionais.

Reformulação de métodos

Novo Plano Contábil foi implantado, experimentalmente em três Divisões do Sistema e intenso pro-

grama de treinamento de contadores, técnicos e supervisores da área financeira foi desenvolvido, a fim de que a moderna sistemática de contabilização passe a vigorar em toda a Empresa no exercício de 1972. Paralelamente, foi introduzida nova metodologia na elaboração do orçamento de custeio.

A revisão do Plano Geral Estatístico já permitiu, em três Divisões a implantação do novo despacho para vagões lotados, que executam 95% do trans-



porte de carga; o novo documento e sistema de apuração implantados permitiram a redução, de 6 para 1 semana, do prazo de levantamento dos dados estatísticos indispensáveis ao estudo dos fluxos de transporte.

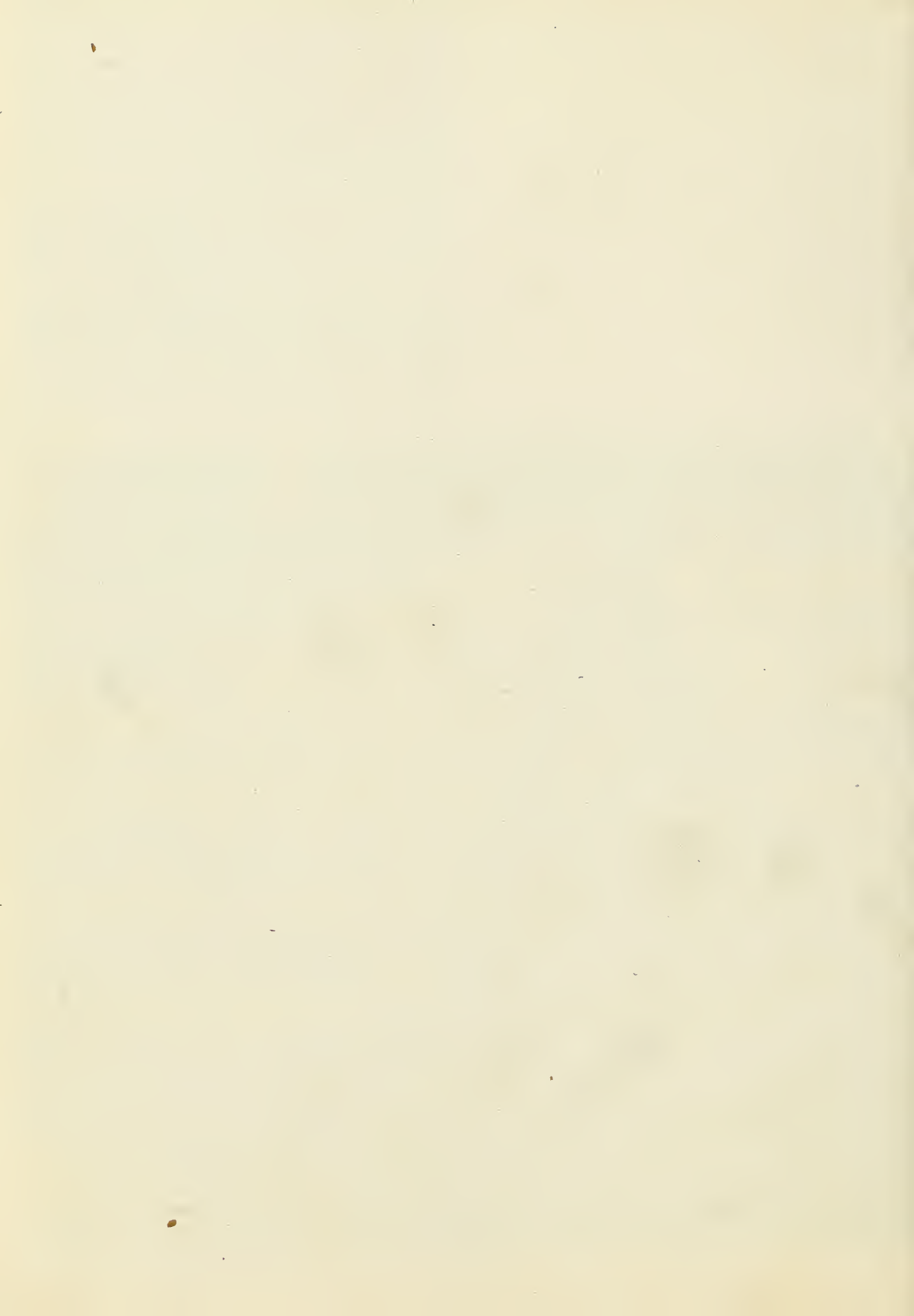
Teve prosseguimento o programa de codificação e especificação do material ferroviário utilizado na Empresa, possibilitando a implantação do controle de movimentação físico-financeira do material, através de equipamento de processamento de dados, com melhor equilíbrio dos índices de estoque.

A elaboração do Plano Quinquenal de Investimentos para o período 1972/76 passou a receber a assistência de técnicos franceses da Consultora SOFRERAIL.



AREA FINANCEIRA







Área Financeira

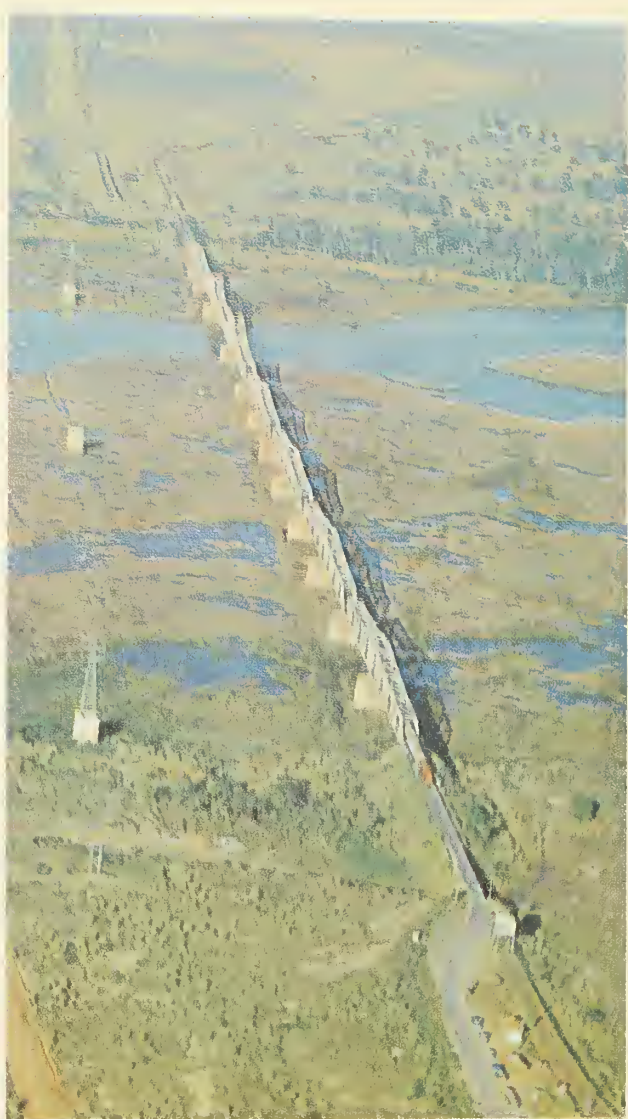
Resultados de gestão

Os resultados gestoriais alcançados traduzem-se pelos seguintes valores expressos em milhares de CR\$

	1971	1970
Receita	962.990	830.880
Despesa	1.595.505	1.310.771
Deficit	632.516	479.891

Em relação ao exercício anterior, esses resultados acusam um acréscimo de 16% na receita, 22% na despesa e de 32% no deficit.

A receita foi afetada pela explicitada queda de transporte, devido, precipuamente, às interrupções normais de tráfego, à redução da exportação de minério de ferro pelo porto do Rio e à alteração do ritmo e forma de comercialização do cimento. A despesa recebeu o impacto de um ônus adicional de Cr\$ 36,9 milhões, decorrentes das novas taxas de



encargos sociais (Cr\$ 10,3 milhões) e da contabilização da depreciação dos bens da Empresa (Cr\$ 26,6 milhões), que não vinha sendo apurada no custeio da operação.

Efetuada a correção da carga inflacionária e homogeneizada a despesa pela dedução daquela parcela adicional de Cr\$ 36,9 milhões, os valores em moeda constante expressam redução de 3,7% na receita, contrabalançada com diminuição de 1,3% na despesa, do que resultou um aumento do deficit real de apenas 3,1%.

Resultados comparados

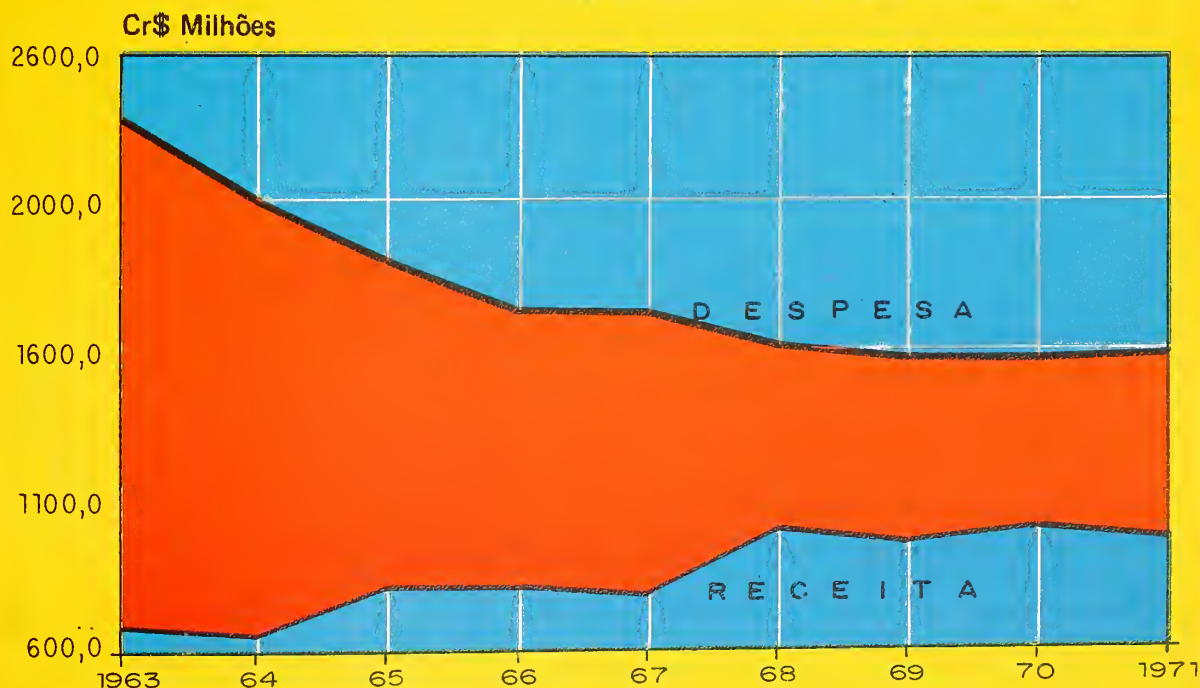
A evolução dos resultados de gestão é demonstrada nos quadros seguintes:

EXERCÍCIOS	RECEITA	DESPESA	D/R	DEFICIT – Cr\$ Milhões			
				EXERCÍCIOS	NOMINAL	REAL	EVOLUÇÃO
1963	59,8	206,2	3,45	1963	146,4	1.675,3	100
1964	108,1	349,5	3,23	1964	241,4	1.450,0	87
1965	211,0	496,1	2,35	1965	285,1	1.091,9	65
1966	290,6	621,5	2,14	1966	330,9	919,1	55
1967	362,9	798,5	2,20	1967	435,6	942,5	56
1968	571,2	921,2	1,61	1968	350,0	609,8	36
1969	664,6	1.092,5	1,64	1969	427,9	617,1	36
1970	830,9	1.310,8	1,58	1970	479,9	577,8	34
1971	963,0	1.595,5	1,66	1971	632,5	632,5	38

A participação de cada um dos Sistemas Regionais nos resultados obtidos acusou os seguintes índices:

SISTEMAS REGIONAIS	RECEITA		DESPESA		Coeficiente de Exploração D/R
	MCr\$	%	MCr\$	%	
Regional Nordeste					
1971	79.926	8,3	248.590	15,6	3,11
1970	69.146	8,3	202.722	15,5	2,93
Regional Centro					
1971	457.824	47,5	828.676	51,9	1,81
1970	401.628	48,3	678.479	51,8	1,68
Regional Centro Sul					
1971	176.766	18,4	199.290	12,5	1,13
1970	168.382	20,3	170.360	13,0	1,01
Regional Sul					
1971	243.697	25,3	281.257	17,6	1,15
1970	186.920	22,5	224.925	17,2	1,20
RFFSA					
1971	962.990	100,0	1.595.505	100,0	1,66
1970	830.880	100,0	1.310.771	100,0	1,58

EVOLUÇÃO DOS RESULTADOS DE GESTÃO - Valores reais à moeda de 1971



Configuram-se na tabela os melhores resultados alcançados na Regional Sul pelo acréscimo da produção agrícola e o decréscimo justificado do trabalho nos demais sistemas. O quadro indica, ainda, estarem as Regionais Sul e Centro-Sul perto do equilíbrio financeiro e demonstra a ponderabilidade da Regional Centro em todo o sistema federal, razão que tem determinado a política de concentração de investimento naquela região.

Lucros e perdas

Os suprimentos da União para exercício da operação ferroviária alcançaram a Cr\$ 644,4 milhões, dos quais 632,5 milhões destinados à cobertura do deficit operacional; o saldo líquidou parte dos encargos ressarcíveis impostos à Empresa, pelo Governo, os



quais totalizaram, no ano, Cr\$ 140,6 milhões.

Considerada a subvenção do Tesouro, a conta de Lucros e Perdas apresentou, ao final do exercício, saldo credor de Cr\$ 15.650.909,27.

Capital social

Consoante deliberação da Assembléia Geral dos Acionistas, em 29.12.71, o Capital Social da Empresa foi aumentado, na forma da disposição legal, de Cr\$ 977.728.844,00 para Cr\$ 1.218.263.752,00, com a aplicação dos seguintes recursos:

- Quota parte do I.U.C.L.	
Exerc. 1970.....	Cr\$ 208.508.506,97
- Saldo da conta	
Suprimentos da União ...	Cr\$ 7.503.222,65
- Resultado credor apurado	
em Lucros e Perdas.....	Cr\$ 24.909.265,79
- Menos retificação patrimonial passiva e regularizações efetuadas por conta de aumentos anteriores...	Cr\$ 386.087,41
	Cr\$ 240.534.908,00

Com o acréscimo verificado, o Capital Social, integralizado em ações nominativas de Cr\$ 1,00, passou a ter a seguinte distribuição:

Cr\$

- União Federal	1.041.825.538 ..	85,5%
- Estados	139.892.571 ..	11,5%
- Banco de Desenvolvimento do E. Santo.	1.259.549 ..	0,1%
- Municípios	35.286.094 ..	2,9%

Financiamentos

A Rêde obteve, no exercício, novos financiamentos, equivalentes a Cr\$ 920 milhões, dos quais Cr\$ 97,4 milhões, internamente, como segue:

a) - para aquisição de locomotivas	
Manufacture Hanover Trust Co.	US\$ 26,279,682.00
Eximbank	US\$ 7,651,350.00
Material y Construcciones S.A.	US\$ 11,880,800.00
Banco do Brasil S.A.	US\$ 2,970,200.00
b) - para aquisição de vagões	
Rudnap Export Import	US\$ 31,623,515.20
Banco do Brasil S.A.	US\$ 7,905,878.80
BNDE	CR\$ 29.000.000,00
Petrobrás	CR\$ 5.000.000,00



- c) - para aquisição de automotriz diesel Ganz Mavag Locomotive and Railway Banco do Brasil S.A. US\$ 6,938,448.00 US\$ 1.224,432.00
- d) - para aquisição de equipamentos para a via The Northern Trust Company US\$ 996,274.00 Eximbank US\$ 1,125,627.44 The First National Bank US\$ 129,353.00 Österreichische Länderbank A.S.\$ 45,488,353.19 Societé Des Anciens Etablissements US\$ 918,143.41 L. Geismar Matisa SW FR. 2,178,759.08
- e) - para o projeto MBR International Bank For Reconstruction And Development US\$ 46,000,000.00
- f) - para construção da Variante de Cachoeira BNDE CR\$ 43.800.000,00
- g) - para novo acesso ao porto do Rio Grande Banco do Brasil S.A. CR\$ 5.000.000,00
- h) - para obras de oleoduto Petrobrás S.A. CR\$ 3.000.000,00

Os financiamentos vigentes permitiram, durante o ano, a aplicação de Cr\$ 52.320.000,00 e US\$ 34,447,842.79, restando, em 31.12.71, a utilizar em exercícios seguintes, saldos de, respectivamente, Cr\$ 150.300.000,00, US\$ 150,622,936.54, AS\$ 45.488.353,19 e SW Fr 2.178.759,08.

Os compromissos relativos a empréstimos externos foram rigorosamente cumpridos, tendo sido saldados US\$ 25,736,916.56, CAN 351.271,20 e FF 1.157.719,89, dos quais US\$ 14,753,046.45 cobertos pelo Tesouro Nacional, através do Banco do Brasil S.A..

Com o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e o Banco do Brasil S.A. liquidaram-se encargos no montante de Cr\$ 25.502.888,69.

Os saldos devedores dos diversos contratos de financiamento passaram, em 31.12.71, a totalizar, respectivamente, Cr\$ 198.326.240,16, Cr\$ 84,761,228.79 e US\$ CAN 170,520,00.

Investimentos

À conta dos recursos de capital foram aplicados Cr\$ 742,9 milhões dos quais Cr\$ 282,8 milhões em equipamentos e trilhos adquiridos com financiamentos.

Os investimentos em obras e aquisições se distribuíram pelos seguintes setores orçamentários, onde tem destaque a canalização dos recursos para o reequipamento da frota de locomotivas e vagões:



SETORES	CR\$ Milhões	Participação
Material Rodante e de Tração	308,3	41,5%
Via Permanente	143,2	19,3%
Variantes	101,5	13,7%
Eletrificação e Sinalização	36,7	4,9%
Investimentos Diversos	16,0	2,2%
Oleoduto	10,2	1,4%
Pontes, Túneis e Cortes	8,5	1,1%
Comunicação e Licenciamento	6,4	0,9%
Pátios, Desvios e Terminais	4,0	0,5%
Oficinas, Depósitos e Postos	3,0	0,4%
Armazéns e Estações	2,8	0,4%
Soma	640,6	86,2%
Encargos de Financiamento	102,3	13,8%
TOTAL	742,9	100,0%

PRINCIPAIS RESULTADOS ESTATÍSTICOS 1969/1971

ESPECIFICAÇÃO	Unidade	1969	1970	1971
Extensão das linhas	km	25.313	25.101	24.772
De bitola de 0,76 m	km	202	202	202
De bitola de 1,00 m	km	23.411	23.199	22.923
De bitola de 1,60 m	km	1.700	1.700	1.647
Das quais eletrificadas	km	1.251	1.168	1.110
Locomotivas em tráfego	um	1.330	1.258	1.278
Vapor	um	355	274	241
Diesel	um	909	917	974
Elétricas	um	66	67	63
Carros em tráfego	um	2.908	2.844	2.682
Passageiros	um	2.021	1.958	1.856
Dormitórios	um	169	167	155
Restaurantes	um	113	112	101
Correios e Bagagens	um	331	326	301
Outros	um	274	281	269
Vagões em tráfego	um	31.882	31.021	30.948
Abertos	um	8.407	8.002	7.738
Fechados	um	14.247	13.873	14.004
Pranchas	um	3.836	3.762	3.622
Gaiolas	um	2.105	1.991	1.857
Outros	um	3.287	3.393	3.727
Passageiros transportados	Milhar	303.442	282.622	261.219
Interior	milhar	37.226	33.831	33.287
Subúrbio	milhar	266.216	248.791	227.932

PRINCIPAIS RESULTADOS ESTATÍSTICOS 1969/1971

ESPECIFICAÇÃO	Unidade	1969	1970	1971
Passageiros quilômetro	milhar	9.497.064	8.703.774	7.765.492
Interior	milhar	2.896.095	2.724.179	2.496.178
Subúrbio	milhar	6.600.969	5.979.595	5.269.314
Toneladas quilômetro úteis	milhar	12.003.108	12.593.013	11.998.648
Serviço ferroviário	milhar	11.569.849	12.231.598	11.580.335
Bagagens e encomendas	milhar	20.998	19.522	15.966
Animais	milhar	210.585	155.592	136.737
Mercadorias	milhar	11.338.266	12.056.484	11.427.632
Oleoduto	milhar	427.242	352.201	408.251
Serviço rodoviário	milhar	6.017	9.214	10.062
Toneladas quilômetro brutas	milhar	30.819.646	32.374.066	31.671.039
Unidades de tráfego				
Com subúrbio	milhão	21.067	20.935	19.346
Sem subúrbio	milhão	14.466	14.956	14.077
Densidade média de tráfego				
Total	milhar	486	514	491
Carga Geral	milhar	457	487	467
Produtividade do material rodante e de tração				
Unidade Motriz	milhão	12,8	13,1	12,0
Carros	milhão	3,8	3,5	3,3
Vagões	milhão	362,9	394,3	374,2
Pessoal empregado	um	126.196	124.833	121.492

Subsidiária

Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. AGEF.

Esta subsidiária, operando 200.000 m² de área de armazenagem, dos quais 30% alugados de particulares, manipulou 510.000t de produtos, ou seja, 42% a mais que no exercício anterior. Ao café (20%), milho (17%), trigo (12%), produtos químicos (10%) e metalúrgicos (6%) couberam as maiores participações no trabalho total de armazenagem e despachos, onde predominaram, com 72%, as mercadorias agrícolas.



A mecanização dos serviços, a partir do segundo semestre, permitiu inverter os resultados desfavoráveis que se manifestaram na primeira metade do ano. Para tal foram investidos, em máquinas e equipamentos, Cr\$ 1,6 milhões, provindo Cr\$ 1 milhão do aumento de capital integralizado pela RFFSA e o restante de recursos próprios da AGEF.

Os resultados financeiros colhidos estão expressos, comparativamente, a seguir:

	1970	1971
Receita	Cr\$ 6.174.862,24	Cr\$ 6.904.900,72
Despesa	Cr\$ 4.642.514,97	Cr\$ 5.656.102,67
Lucro Líquido	Cr\$ 1.532.347,27	Cr\$ 1.248.798,05



O lucro líquido de 1971 representou 14,55% do capital social médio e se constitui no maior superavit operacional apresentado pela AGEF, em se considerando que o apurado em 1970 incluía Cr\$ 316.205,48, advindos da extinção da Urbanização Ferroviária S.A.

O capital social da subsidiária foi elevado de Cr\$ 7.590.000,00 para Cr\$ 10.560.000,00, com aproveitamento dos recursos de Lucros Suspenso, Dividendos, Correção de Ativo e de Suprimento da RFFSA.



QUADROS DE BALANÇO



ATIVO

IMOBILIZADO

INVESTIMENTOS

5.000	- Linhas Férreas e Equipamentos dos transportes	831.238.899,61	
5.002	- Melhoramentos de Linhas Férreas e do Equipamento dos Transportes	636.921,36	
5.003	- Renovação de Bens Patrimoniais	1.382.510,74	
5.004	- Investimentos Custeador por Quotas de Aparelhamento ou Reaparelhamento	949.646,70	
5.005	- Bens Estranhos ao Serviço dos Transportes	5.849.381,01	
5.006	- Títulos da Dívida Pública	20.280,78	
5.007	- Títulos de Renda Diversos	810.948,66	
5.009	- Investimentos em Empresas Filiadas ou Associadas	10.759.738,60	
5.018	- Obras ou Aquisições em Andamento	1.018.968.052,96	
5.019	- Outros Investimentos	<u>2.230.854,76</u>	1.872.847.235,18

DISPONÍVEL

5.020	- Caixa Geral	1.488.839,58	
5.021	- Pagadoria (Ou Agentes Pagadores)	3.569.360,12	
5.022	- Estações, Conta de Caixa	1.410.799,43	
5.023	- Renda em Trânsito	3.199.752,00	
5.024	- Bancos e Correspondentes	61.159.108,04	
5.029	- Valores Disponíveis Diversos	<u>1.000,00</u>	70.828.859,17

VALORES PARA FINS ESPECIAIS

5.050	- Depositários do Fundo Melhoramentos	83.756,77	
5.051	- Depositários do Fundo de Renovação Patrimonial	83.770,64	
5.053	- Depositários de Reserva e Fundos Diversos	61.207.052,15	
5.056	- Depositário de Cauções do Pessoal	1.910,84	
5.059	- Valores Para Fins Especiais	<u>13.637.886,44</u>	75.017.376,87

BALANÇO GERAL

DO ATIVO E PASSIVO Em 31-XII-71

PASSIVO

NÃO EXIGÍVEL

5.100 - Capital		1.218.263.752,00
FUNDOS		
5.109 - Fundos Diversos	1.087.078.679,28	
5.150 - Fundo de Depreciação — Bens Destinados aos Transportes	27.632.745,73	
5.151 - Fundo de Depreciação — Bens Estranhos aos Transportes	<u>957.466,63</u>	1.115.668.891,64
LUCROS E RESERVAS		
5.174 - Reservas Diversas		
1 - Para Aumento de Capital	15.650.909,27	
2 - Outras Reservas	<u>8.107,67</u>	15.659.016,94
LUCROS DIFERIDOS		
5.160 - Provisões para Riscos	8.533.203,61	
5.161 - Provisões Diversas	10.838,11	
5.169 - Contas Diversas a Liquidar	<u>150.207.333,01</u>	158.751.374,73

EXIGÍVEL

RESPONSABILIDADES ESPECIAIS

5.112 - Quotas de Aparelhamento ou Reaparelha- mento	88.519,64	
5.113 - Responsabilidades Especiais Diversas	<u>47.751.820,72</u>	47.840.340,36

RESPONSABILIDADES A LONGO PRAZO

5.115 - Empresas Filiadas ou Associadas — Crédito	668.981.023,20	
5.119 - Responsabilidades a Longo Prazo — Diversos	<u>592.363,81</u>	669.573.387,01

ATIVO

REALIZÁVEL

VALORES REALIZÁVEIS

5.030	- Diversos Responsáveis	1.736.274,23	
5.031	- Materiais nos Almoxarifados e Depósitos	282.546.811,33	
5.032	- Materiais em Trânsito	91.805.359,59	
5.033	- Obras Novas em Laboração nas Oficinas	8.904.191,31	
5.034	- Títulos a Receber	1.217.316,35	
5.035	- Depósitos Especiais e Cauções	5.319.358,49	
5.036	- Bens em Poder de Terceiros	17.331.170,34	
5.037	- Tráfego Mútuo — Débito	6.985.034,60	
5.038	- Receita a Receber	57.174.795,04	
5.039	- Receita a Liquidar ou Regularizar	223.838,20	
5.040	- Juros e Dividendos a Receber	386.090,64	
5.041	- Aluguéis a Receber	283.858,34	
5.042	- União Federal	169.774.798,16	
5.043	- Autarquias e Territórios Federais	5.346.906,65	
5.044	- Estados e Municípios	8.579.488,23	
5.045	- Empresas Filiadas ou Associadas - Débito	734.533.047,54	
5.049	- Contas Devedoras Diversas	<u>419.465.736,03</u>	1.811.614.075,07

RESULTADO PENDENTE

VALORES DIFERIDOS E AMORTIZÁVEIS

5.060	- Despesas Antecipadas	12.895.923,33	
5.064	- Contas Duvidosas ou Incobráveis	241.513,08	
5.068	- Valores Diferidos e Amortizáveis Diversos	<u>282.083.947,21</u>	295.221.383,62

CONTAS DE RETIFICAÇÃO DO PASSIVO

5.079	- Contas Diversas de Retificação do Passivo	<u>43.350.397,72</u>
-------	---	----------------------

TOTAL DO ATIVO REAL

4.168.879.327,63

ATIVO DE COMPENSAÇÃO

5.080	- Títulos Recebidos em Caução	1.635.370,75
-------	-------------------------------	--------------

BALANÇO GERAL DO ATIVO E PASSIVO Em 31-XII-71

PASSIVO

RESPONSABILIDADES COM GARANTIAS ESPECIAIS

5.129 - Credores Com Garantias Especiais Diversas		676.934.439,92
---	--	----------------

RESPONSABILIDADES CORRENTES

5.131 - Pessoal a Pagar	23.394.180,09	
5.132 - Vencimentos e Salários nao Reclamados	1.096.409,29	
5.133 - Contas a Pagar	130.201.134,78	
5.134 - Juros a Pagar	7.881.741,30	
5.136 - Aluguéis a Pagar	942,53	
5.139 - Tráfego Mútuo - Crédito	4.568.231,64	
5.140 - Credores por Depósitos	15.281.491,08	
5.141 - Credores por Cauções em Dinheiro	6.723.395,24	
5.142 - Credores por Empréstimos	39.634,99	
5.143 - Créditos não Reclamados	1.395.140,81	
5.144 - Instituições de Previdência e Assistência Social	20.869.245,01	
5.149 - Credores Diversos	<u>40.120.024,86</u>	251.571.571,62

RESULTADOS PENDENTES

5.102 - Doações	1.706.324,21	
5.159 - Contas Diversas de Retificação do Ativo	<u>12.910.229,20</u>	14.616.553,41

TOTAL DO PASSIVO REAL

4.168.879.327,63

PASSIVO DE COMPENSAÇÃO

5.180 - Credores por Cauções em Títulos	1.635.370,75
---	--------------

ATIVO

5.081 - Títulos de Seguro de Fidelidade Funcional	3.010.743,60	
5.082 - Fianças e Garantias Recebidas de Terceiros	43.710.742,93	
5.083 - Bens de Terceiros	853.744,89	
5.089 - Valores Ativos de Compensação Diversos	<u>1.059.311.172,58</u>	<u>1.108.521.774,75</u>
TOTAL GERAL – CR\$		<u><u>5.277.401.102,38</u></u>

BALANÇO GERAL DO ATIVO E PASSIVO Em 31-XII-71

PASSIVO

5.181 -	Garantias de Fidelidade Funcional	3.010.743,60	
5.182 -	Garantias Diversas de Terceiros	43.710.742,93	
5.183 -	Credores de Bens de Terceiros	853.744,89	
5.189 -	Valores Passivos de Compensação Diversos	<u>1.059.311.172,58</u>	<u>1.108.521.774,75</u>
	TOTAL GERAL - CR\$		<u><u>5.277.401.102,38</u></u>

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente de Finanças

LUIZ DIAS DE ALMEIDA
Chefe do Departamento de Contadoria

GEN. ANTONIO ADOLFO MANTA
Presidente

.º DAS
CONTAS

DÉBITO

CR\$

3.000	Receita do Exercício Ferroviário	759.430.911,98
	Prejuízo do Exercício Ferroviário	<u>652.158.142,15</u>
		<u>1.411.589.054,13</u>
3.001	- Receita Patrimonial	10.453.865,48
3.002	- Receita de Empreendimentos Diversos	72.208.414,29
3.005	- Receita de Trbalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros	13.957.319,80
3.095	- Ressarcimentos da União	96.238.056,69
3.099	- Receitas não Especificadas	10.701.372,34
	Saldo Devedor (Resultado da Estradas Deficitárias)	650.266.648,48
		<u>853.825.677,08</u>

BALANCETE DA RECEITA E DESPESA DA GESTÃO Em 31-XII-71 (Padronização de contas - portaria n.º 8 de 7-I-56 - MVOP)

N.º DAS
CONTAS

CRÉDITO

CR\$

3.100 - Despesa do Exercício Ferroviário	1.411.589.054,13
	<u>1.411.589.054,13</u>
Prejuízo do Exercício Ferroviário	652.158.142,15
3.101 - Despesa Patrimonial	11.579.585,51
3.102 - Despesa de Empreendimentos Diversos	52.760.809,17
3.103 - Impostos e Taxas	1.708,18
3.105 - Despesa de Trabalhos e Fornecimentos Destinados a Terceiros	16.445.513,44
3.195 - Despesas Ressarcíveis pela União	96.238.056,69
3.196 - Serviços Gratuítos a Terceiros	16.759,26
3.199 - Despesas não Especificadas	6.874.751,27
Saldo Credor (Resultado das Estradas Superavitárias)	<u>17.750.351,41</u>
	<u>853.825.677,08</u>

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente de Finanças

LUIZ DIAS DE ALMEIDA
Chefe do Departamento de Contadoria

GEN. ANTONIO ADOLFO MANTA
Presidente

N.º DAS
CONTAS

DÉBITO

CR\$

4.101 - Saldo Devedor das Contas da Gestão Resultado das Estradas Deficitárias	650.266.648,48	
MENOS:		
Resultado das Estradas Superavitárias	<u>17.750.351,41</u>	632.516.297,07
4.104 - Perdas na Venda de Bens Patrimoniais		11.635,38
4.105 - Diferença de Câmbio — Débito		76.268,48
4.106 - Ajustes de Almoxarifados e Depósitos — Débito		8.260.020,98
4.107 - Quota de Prejuízo pelo Abandono de Linhas Ferreas		41.047,95
4.108 - Superveniências Passivas		35.811.945,79
4.109 - Insubsistências Ativas		18.983.599,43
4.199 - Perdas Diversas		493.528,67
Saldo Credor Apurado		<u>15.650.909,27</u>
TOTAL GERAL — CR\$		<u>711.845.253,02</u>

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS - Exercício 1971

N.º DAS
CONTAS

CRÉDITO

CR\$

4.003 - Lucros na Venda de Bens Patrimoniais	5.497.363,05
4.005 - Diferenças de Câmbio — Crédito	4.305,57
4.006 - Ajustes de Almoxarifados e Depósitos — Crédito	27.390.790,77
4.007 - Superveniências Ativas	22.648.746,52
4.008 - Insubsistências Passivas	23.720.703,80
4.098 - Subvenção do Déficit Gestorial	632.516.297,07
4.099 - Lucros Diversos	67.046,24

TOTAL GERAL — CR\$

711.845.253,02

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente de Finanças

LUIZ DIAS DE ALMEIDA
Chefe do Departamento de Contadoria

GEN. ANTONIO ADOLFO MANTA
Presidente

3.000 - RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

1 - RECEITA DOS TRANSPORTES

2.000 - Passagens	138.935.564,78
2.001 - Bagagens	96.051,71
2.002 - Encomendas	5.126.682,16
2.003 - Animais em Trens de Passageiros	59.519,36
2.004 - Animais de Trens de Carga	15.144.808,63
2.005 - Mercadorias	504.392.250,55
2.006 - Mercadorias Depositadas a Entregar	1.099.888,13
2.007 - Manobras de Carros e Vagões	64.884,32
2.008 - Percursos e Estadias de Carros e Vagões	1.981.035,57
2.009 - Taxa Diversas dos Transportes	310.645,09
2.015 - Transportes de Malas Postais	16.759,26
2.016 - Transportes Compulsórios	7.319.304,94
2.017 - Complementação da União	44.406.952,43
2.019 - Receita dos Transportes Diversos	<u>173.852,85</u>

719.128.199,78

2 - RECEITA COMPLEMENTAR DOS TRANSPORTES

2 - 2.020 - Ingressos	236.594,67
2.021 - Aluguéis ou Receitas de Carros Refeitórios	46.421,17
2.022 - Armazenagens	515.447,56
2.023 - Comissões Sobre Cobranças para Terceiros	8.675,00
2.024 - Recebimentos e Entrega de Despachos a Domicílio	150.865,39
2.025 - Receita dos Transportes Auxiliares em Estradas de Rodagem	946.043,14
2.026 - Receita dos Transportes Rodoviários	18.739.631,34
2.039 - Receitas Complementares Diversas	<u>1.052.115,19</u>
	<u>21.695.793,46</u>

3 - RECEITA ACESSÓRIA DOS TRANSPORTES

2.040 - Rádio, Telégrafo e Telefone	214.298,09
2.041 - Concessões e Autorização Diversas	3.129.991,55
2.042 - Venda de Materiais Inservíveis	8.503.404,78

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - Exercício 1971

3.100 - DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO

2.1 - CONSERVAÇÃO DA VIA PERMANENTE EDIFÍCIOS E INSTALAÇÕES

2.100 - Administração Geral	37.451.629,59
2.101 - Conservação do Leito da Linha	57.384.038,67
2.102 - Trens de Serviço	5.051.856,04
2.103 - Conservação de Túneis e Galerias	450.400,13
2.104 - Conservação de Viadutos, Pontes, Pontilhões e Bueiros	5.498.423,56
2.105 - Conservação de Linhas Elevadas	1.151,66
2.106 - Dormentes	36.549.141,34
2.107 - Trilhos e Acessórios	14.374.711,73
2.108 - Aparelhos de Mudança de Via	3.743.061,20
2.109 - Lastro	7.109.398,39
2.110 - Assentamento de Dormentes, Trilhos, Acessórios e Renovação de Lastro	44.120.297,18
2.111 - Conservação de Cercas	595.717,46
2.112 - Conservação de Passagens e Acessórios	155.127,62
2.113 - Conservação de Edifícios e Dependências	24.442.592,99
2.114 - Conservação de Caixas D'Água	690.162,83
2.115 - Conservação de Depósitos de Combustíveis e suas Instalações	33.764,37
2.116 - Conservação de Armazéns Gerais, Cais e Docas	1.784.751,52
2.117 - Conservação de Hangares, Campos de Pousos e suas instalações	100,00
2.118 - Conservação de Linhas Telegráficas e Telefônicas	10.191.381,57
2.119 - Conservação de Instalações e Sinais	8.632.545,01
2.120 - Conservação das Instalações Radoelétricas	458.137,12
2.121 - Conservação das Instalações da Força Hidráulica	4.156,15
2.122 - Conservação das Instalações de Energia Hidráulica	5.066,73

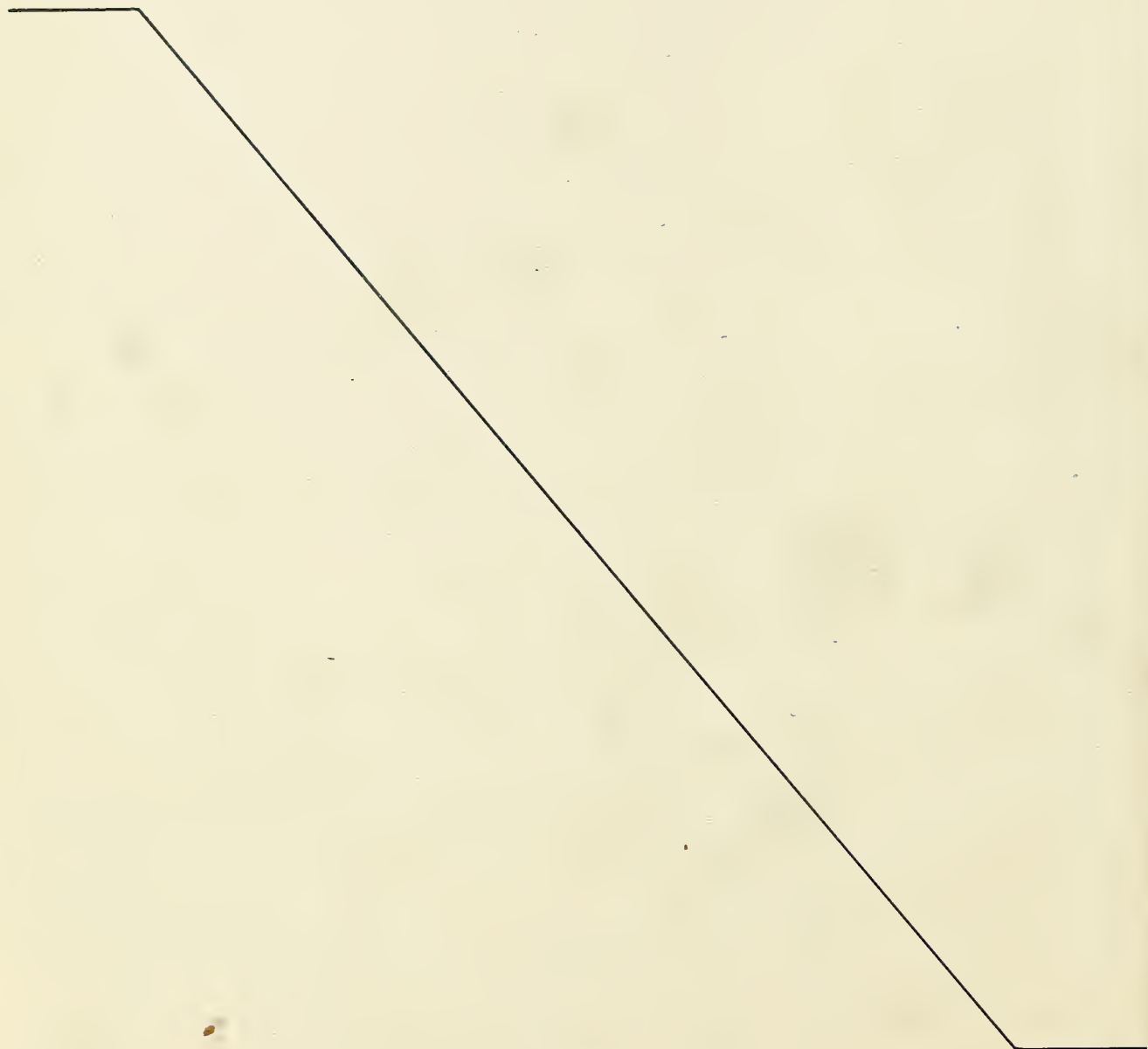
2.043 - Fornecimento de Água	349.177,84
2.044 - Fornecimento de Energia Elétrica	996.395,56
2.045 - Aluguéis de Próprios	2.345.271,71
2.099 - Receitas Acessórios Diversas	<u>3.068.379,21</u>
	<u>18.606.918,74</u>
TOTAL DA RECEITA	<u>759.430.911,98</u>

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - Exercício 1971

2.123	- Conservação de Edifícios para Estações e Sub-Estações de Energia Elétrica	190.643,21
2.124	- Conservação das Instalações de Transmissões e Distribuições de Energia Elétrica	7.691.295,26
2.125	- Conservação de Máquinas para Estações e Sub-Estações de Energia Elétrica	3.244.530,08
2.126	- Conservação de Máquinas da Via Permanente	4.294.591,55
2.127	- Ferramentas e Utensílios para Conservação da Via Permanente	6.062.288,97
2.128	- Despesas Improdutivas de Pessoal	38.901.320,33
2.130	- Depreciações	15.689.043,58
2.131	- Baixas	<u>264.144,41</u>
2.199	- Despesas não Especificadas	<u>4.024.277,34</u>
		<u><u>339.089.747,59</u></u>

2.2 MANUTENÇÃO DO EQUIPAMENTO DOS TRANSPORTES

2.200	- Administração Geral	16.979.299,29
2.201	- Manutenção de Locomotivas a Vapor	6.926.691,56
2.202	- Manutenção de Locomotivas Elétricas	6.906.497,97
2.203	- Manutenção de Locomotivas Diesel	51.334.750,32
2.204	- Manutenção de Automotrizs	1.370.468,25
2.205	- Manutenção de Vagões	92.912.923,84
2.206	- Manutenção de Carros	68.679.424,79
2.207	- Manutenção de Material Flutuante	24.595,62
2.209	- Manutenção de Material Rodante e Flutuante e Aéreo em Serviço da Estrada	4.557.705,67
2.210	- Manutenção de Material Auxiliar do Tráfego	1.061.317,36
2.211	- Despesas Improdutivas de Pessoal	30.640.810,72
2.213	- Depreciações	10.808.834,65
2.214	- Baixas	210.355,27
2.215	- Trens de Serviço	289.515,24
2.216	- Manutenção de Locomotivas Diesel-Hidráulicas	708.014,19
2.217	- Manutenção de Trens Diesel Hidráulicos	701.324,49



DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - Exercício 1971

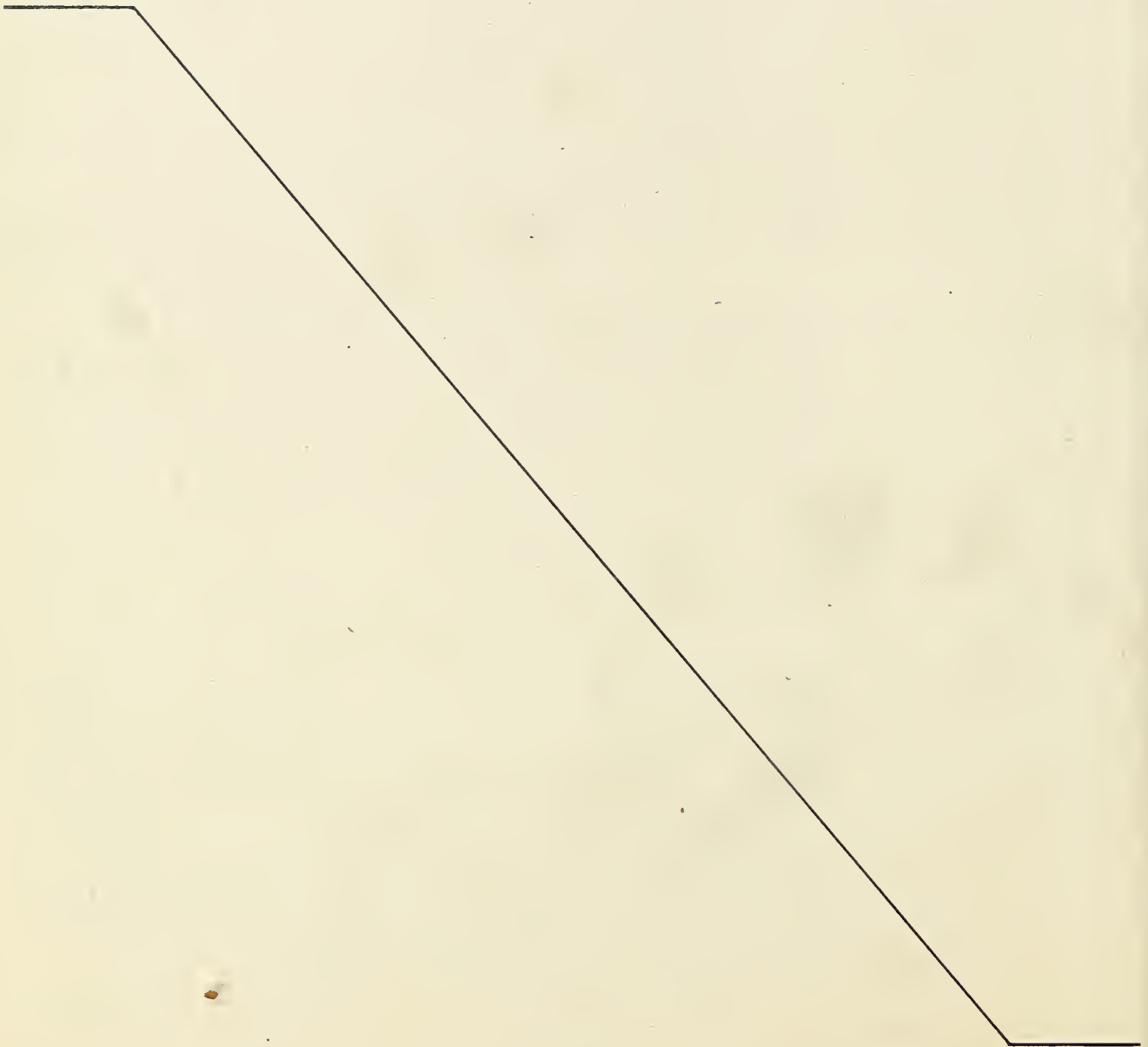
2.299 - Despesas não Especificadas	8.491.382,64
	<u>302.603.911,87</u>

2.3 - CUSTEIO DO DEPARTAMENTO COMERCIAL

2.300 - Administração Geral	4.777.963,78
2.301 - Publicidade e Propaganda	866.868,88
2.302 - Despesas Improdutivas de Pessoal	581.486,53
2.305 - Baixas	1,00
2.307 - Publicidade e Propaganda para Terceiros	11.575,53
2.311 - Despesas Transportes Rodoviários	149,64
2.399 - Despesas não Especificadas	2.275,66
	<u>6.240.321,02</u>

2.4 - CUSTEIO DO TRÁFEGO, MOVIMENTO E TRAÇÃO

2.400 - Administração Geral	51.346.964,81
2.401 - Pessoal das Estações	94.285.503,77
2.402 Manobras - Tração a Vapor	3.791.108,63
2.403 Manobras - Tração Elétrica	153.582,30
2.404 - Manobras - Tração Diesel	16.341.550,74
2.406 - Fornecimento às Estações	7.604.802,92
2.407 - Tração a Vapor - Pessoal	5.863.411,51
2.408 - Tração Elétrica - Pessoal	<u>7.235.667,39</u>
2.409 - Tração Diesel - Pessoal	28.263.333,51
2.410 - Automotrizes	1.238.110,07
2.411 - Combustíveis - Tração a Vapor	8.431.218,09
2.412 - Tração Elétrica	5.540.139,32
2.413 - Tração Diesel	77.667.341,71
2.414 - Água para Locomotivas e Trens	933.713,23
2.415 - Lubrificantes para Locomotivas	5.189.379,40
2.416 - Fornecimentos Diversos às Locomotivas	2.806.767,70
2.417 - Manutenção de Depósitos e Abrigos de Locomotivas	11.494.963,11
2.418 - Condução de Trens	<u>30.117.697,39</u>

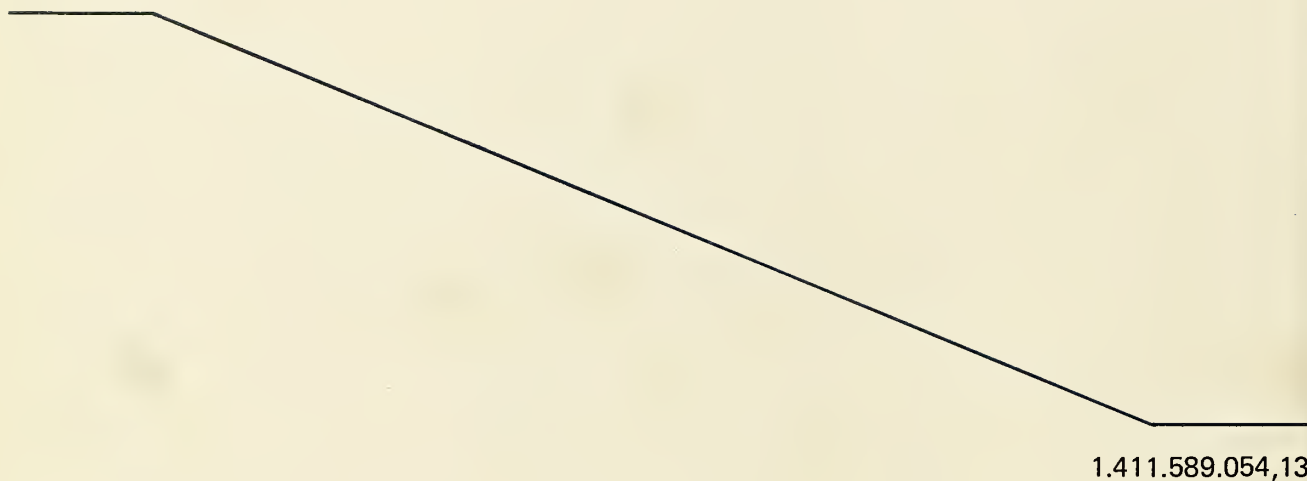


DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - Exercício 1971

2.419	- Materiais e Outras Despesas para Manutenção dos Trens	8.015.109,36
2.420	- Materiais e Outras Despesas para abastecimento dos Trens	687.205,29
2.421	- Sinalização	1.417.158,35
2.422	- Vigilância nas Passagens de Nível	328.283,66
2.423	- Serviço Telegráfico Telefônico	7.633.672,64
2.424	- Recebimentos e Entregas a Domicílio	1.342.483,85
2.425	- Transportes Auxiliares Rodo-Ferroviários (Serviço Rodoviário)	17.798.050,32
2.426	- Transportes Auxiliares por Via Aquática	130.401,91
2.428	- Vasamento, Evaporação, Quebras e Danificações de Materiais	19.969,80
2.429	- Perdas e Avárias — Cargas	1.275.891,54
2.430	- Perdas e Avarias — Bagagens	5.342,30
2.431	- Perdas e Avarias — Animais	24.231,97
2.432	- Baldeações	1.033.759,07
2.433	- Entrepostos, Trapiches e Armazens Reguladores	446,77
2.434	- Percursos, Estadia e Aluguéis de Carros e Vagões	1.126.766,52
2.437	- Despesas Improdutivas de Pessoal	50.762.738,79
2.440	- Baixas	16.516,83
2.441	- Trens de Serviço	495.085,97
2.499	- Despesas não Especificadas	<u>5.137.366,29</u>
		<u>455.565.736,83</u>

2.5 - CUSTEIO DA ADMINISTRAÇÃO GERAL

2.500	- Administração Superior	105.594.652,04
2.501	- Administração Econômica e Financeira	48.487.106,73
2.502	- Serviço Jurídico	11.039.017,15
2.503	- Acidentes do Trabalho	2.320.586,01
2.504	- Acidentes em Pessoal Estranhas a Estrada	802.554,70
2.505	- Danos em Bens Alheios	<u>306.280,50</u>
		<u>168.550.197,13</u>



DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO - Exercício 1971

2.506	- Impostos e Taxas	940.417,66
2.507	- Contribuições Para Instituições de Previdência e Assistência Social	94.012.161,52
2.509	- Contribuições Para a Contadoria Geral dos Transportes	5.881,26
2.510	- Ensino e Seleção Profissional	12.739.374,24
2.511	- Trens de Serviço	20.434,15
2.512	- Despesas Improdutivas de Pessoal	16.893.006,17
2.513	- Seguros	15.396,98
2.515	- Baixas	15.289,03
2.516	- Assistência Social Espontânea	11.776.584,20
2.520	- Reclamações Trabalhistas	2.530.350,02
2.521	- Rescisão de Contrato de Trabalho	382.031,97
2.599	- Despesas Não Especificadas	<u>208.212,49</u>
		<u>308.089.336,82</u>
		<u>1.411.589.054,13</u>

OSCAR LEITE PIRES
Superintendente de Finanças

LUIZ DIAS DE ALMEIDA
Chefe do Departamento de Contadoria

GEN. ANTONIO ADOLFO MANTA
Presidente

PARECERES



Conselho Fiscal

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 1971, manifesta-se pela aprovação da referida matéria, nos termos da deliberação tomada em sua 162ª Reunião Ordinária, realizada nesta data.

Rio de Janeiro, 20 de março de 1972.

ANTÔNIO SANTOS DE OLIVEIRA

ARY FRANCISCO RODRIGUES

JONIL RODRIGUES LOUREIRO



Certificado de Auditoria

Ilm^{os} Srs.
Diretores da
REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A (RFFSA)
Rio de Janeiro

Examinamos o Balanço Geral da REDE FERROVIÁRIA FEDERAS S/A (RFFSA) levantado em 31 de dezembro de 1971, e a correspondente Demonstração da Conta de Lucros e Perdas. Efetuamos o exame consoante padrões reconhecidos de Auditoria Contábil, incluindo revisões parciais de registros, documentos de contabilidade e demais peças indispensáveis à comprovação da autenticidade dos registros e aplicando técnicas de auditoria na extensão que julgamos necessária, segundo as circunstâncias.

Em nossa opinião, as referidas demonstrações financeiras refletem, adequadamente, a situação econômica e financeira da RFFSA, em 31 de dezembro de 1971, de conformidade com os princípios de contabilidade geralmente aceitos e aplicados em base consistente com a do exercício anterior, consideradas as observações constantes dos nossos relatórios.

Rio de Janeiro, 13 de abril de 1972.

DULCE CIFUENTES MAIO GUEDES

JOSÉ JORGE MARQUES

WALTER GUSTAVO SCHINNER

Conselho Consultivo

Em obediência a preceito estatutário, cabe a este Conselho Consultivo apreciar o Relatório anual da Rede Ferroviária Federal S.A., sendo-lhe, neste ensejo, grato destacar, entre tantas outras expressivas, as ocorrências que marcam e asseguram a auspiciosa projeção futura da Empresa, nos campos administrativos e operacional.

O Relator e os Conselheiros que subcrevem este Parecer fazem-no com perfeito conhecimento de causa, ao constatarem que o presente Relatório confirma o que os Superintendentes Regionais e técnicos categorizados da RFFSA lhes expuseram em conferências realizadas durante o exercício de 1971.

A atual e auspiciosa realidade da Empresa reflete-se em cada item do Relatório. Seria exaustivo, ainda que paradoxalmente de modo sintético, repetir planos e realizações nele expressos. Por seu turno, seria lacunosa a omissão de ocorrências que, como amostras do conjunto, evidenciam o acerto e o esforço da Direção e do corpo de servidores da RFFSA. Cabe, assim, destacar a integração dos serviços suburbanos da densa área de Caxias-RJ no sistema eletrificado da 6ª Divisão -Central; o contrato de financiamento que possibilitará o escoamento de 12 milhões de toneladas anuais de minério de ferro pelo terminal de Sepetiba; a significativa melhoria da ligação Rio-São Paulo, incluindo a do pátio Engenheiro São Paulo, para atendimento diário de 3.200 vagões; a renovação de 1.526 km de linha; o aumento e a renovação do parque de material rodante e de tração - 336 locomotivas entre adquiridas, modernizadas e encomendadas, bem como, do mesmo modo, 8.031 vagões de diversos tipos, 300 carros e 27 trens unidades para passageiros,

com destaque da indústria nacional e das oficinas da Empresa em todo esse esforço de renovação; suspensão de 306 km de linhas antieconômicas; redução da 3.341 empregados durante o ano, sem qualquer comprometimento nas atividades e resultados operacionais; implantação experimental e com êxito do novo Plano Contábil, início de revisão do Plano Geral Estatístico e elaboração do Plano Quinquenal para o período de 1972/76.

Toda a matéria enfeixada no Relatório mereceu atenta e minuciosa análise do Relator infra-assinado. Cada um de seus itens retrata zelo construtivo que dinamizou as medidas e os resultados positivos em todos consubstanciados.

Em face do que aqui é expresso e no uso de suas atribuições legais e estatutárias, este Conselho Consultivo:

a) de acordo com o item III do art.3º dos Estatutos Sociais da RFFSA, registra sua aprovação ao Relatório Anual de 1971 e, ainda, ao Balanço Geral e a Conta de Lucros e Perdas que o integram;

b) exprime congratulações à Diretoria da Empresa pelas louváveis realizações alcançadas, bem como formula votos por que, em ininterrupto desenvolvimento, se efetive em tempo ideal a recuperação plena do sistema ferroviário federal.

Rio de Janeiro, 13 de abril de 1972.

BENEDITO ALBERTO CAVALCANTE BROTHERHOOD
Relator-Representante da Confederação
Nacional do Comércio

Biblioteca do Ministério da Fazenda

1673/72

385.0981

R382

Rêde Ferroviária Federal S.A.

AUTOR
Relatorio anual. 1971.

TITULO

Este livro deve ser devolvido na última
data carimbada

1673/72

385.0981

R382

Rêde Ferroviária Federal S.A.

Relatório anual. 1971.

ACT/

Bolso de Livros - D.M.F. - 1.369

