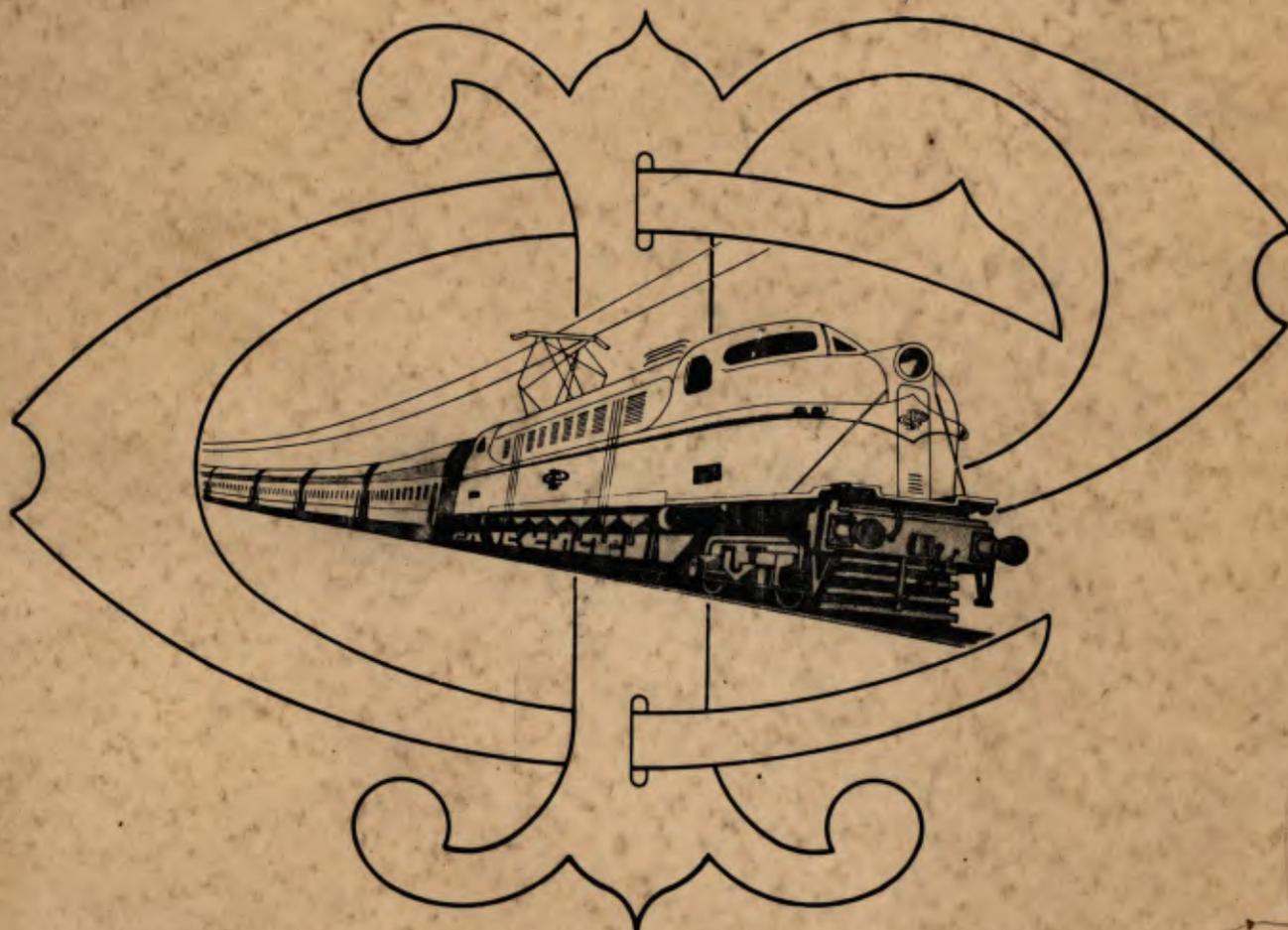


44385
E 82 P

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Relatório de 1970



RELATÓRIO

Companhia Paulista de Estradas de Ferro

Nº. 122

RELATÓRIO DA DIRETORIA

EXERCÍCIO DE 1970

DA DIRETORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

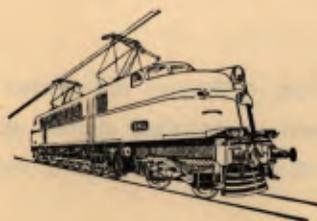
ESTRADAS DE FERRO

PARA A

ASSEMBLÉIA GERAL ORDINÁRIA

DE 1971

EXERCÍCIO DE 1970



TIP. C. P. 3-71-350



Companhia Paulista de Estradas de Ferro

RELATÓRIO DA DIRETORIA

EXERCÍCIO DE 1970

Senhores Acionistas :

A Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em cumprimento ao que determina a legislação vigente e de acôrdo com o que preceituam os Estatutos da Companhia, apresenta a V.Sas. o presente Relatório, em que se demonstram as principais atividades administrativas desenvolvidas no decorrer do exercício de 1970, bem como o Balanço Geral de Ativo e Passivo, com as demais peças que o instruem — Demonstração da Receita e Despesa e Demonstração de Lucros e Perdas — acompanhados dos Pareceres da Auditoria Contábil e do Conselho Fiscal da Sociedade.

I — ASSEMBLÉIAS GERAIS

1.1 — Realizaram-se em 1970 duas Assembléias Gerais de Acionistas, sendo uma Ordinária e outra Extraordinária.

1.1.1 — A Assembléia Geral Ordinária realizou-se no dia 28 de abril de 1970 e os principais assuntos apresentados e aprovados, depois de devidamente considerados, foram os seguintes :

- a) Aprovação do Relatório da Diretoria com o qual foram apresentados, acompanhados dos Pareceres da Auditoria Contábil e do Conselho Fiscal, o Balanço de Ativo e Passivo e as Demonstrações da Receita e Despesa e de Lucros e Perdas, correspondentes ao exercício de 1969;
- b) Eleição dos Membros efetivos e Suplentes do Conselho Fiscal;
- c) Fixação dos Honorários dos Membros da Diretoria e do Conselho Fiscal.

1.1.2 — A Assembléia Geral Extraordinária foi realizada em 22 de dezembro de 1970, tendo os principais assuntos de ordem do dia sido aprovados depois de examinados e considerados os argumentos e pareceres apresentados :

- a) Autorização para venda ou cessão em comodato, por licitação pública, de bens imóveis e suas benfeitorias remanescentes de ramais extintos ou trechos de linha suprimidos da ferrovia, devendo o correspondente produto da venda ou cessão, ser aplicado em investimentos à Conta de Capital da Empresa;
- b) Honorários, verba de representação, ajuda de custo e gratificação de Membros da Diretoria.

II — RESULTADOS DO EXERCÍCIO

2.1 — O comportamento da Receita e Despesa nos exercícios de 1969 e 1970, assim pôde ser demonstrado :

RECEITA GERAL	1969	% DA DESPESA GERAL	1970	% DA DESPESA GERAL
Receita normal do exercício . . .	53.855.028,45	—	69.659.565,61	—
Recuperação de Receita de exercícios anteriores e outras de Lucros e Perdas	13.106,27	—	2.241.731,06	—
TOTAL DA RECEITA.	53.868.134,72		71.901.296,67	
DESPESA GERAL				
Salário do pessoal Ativo e outras despesas de custeio	98.534.689,97	72,2	113.049.090,69	72,2
Complementação a aposentados e pensionistas	37.968.925,44	27,8	42.419.595,04	27,0
Despesa de exercícios anteriores e outras de Lucros e Perdas. . .	—	—	1.215.573,30	0,8
TOTAL DA DESPESA.	136.503.615,41	100,0	156.684.259,03	100,0
DEFICIT	82.635.480,69		84.782.962,36	

2.1.1 — Pela demonstração feita verifica-se que em 1969 as Receitas próprias cobriram 39,46% das Despesas Gerais da Companhia. Em 1970 as Receitas próprias passaram a cobrir 45,89%. Se excluirmos da Despesa própria a Complementação a Aposentados e Pensionistas, as Receitas próprias cobriram 54,66% e 62,92% das Despesas de 1969 e 1970, respectivamente.

2.2 — Para atender às despesas do exercício de 1970, o Governo do Estado concedeu à Companhia Paulista, através de dotação consignada no orçamento do mesmo exercício, conforme Decreto-lei de 9/10/1969 e Decreto de 15/2/1969, dotação no total de Cr \$ 94.166.296,00 sendo : Cr \$ 42.654.109,00 como subvenção social para pagamento da complementação a aposentados e pensionistas, e Cr \$ 51.512.187,00 como subvenção econômica, para ocorrer as despesas de custeio, tais como o salário do pessoal em atividade e outras despesas para manutenção das atividades técnicas, operacionais e administrativa da Companhia. Concedeu ainda por crédito suplementar aberto por Decreto de 11/12/1970 como subvenção econômica mais Cr \$ 6.290.000,00.

2.2.1 — A Companhia, recebeu dentro do exercício, dessas subvenções a importância de Cr \$ 97.256.104,60, ficando para ser recebido em 1971 o saldo de Cr \$ 3.200.191,40 do total relativo à subvenção econômica.

2.3 — Concedeu ainda o Govêrno do Estado por Decretos de 27/10 e 15/12/69 para 1970, para fazer face às despesas com investimentos em conta de Capital e para os compromissos com financiamentos obtidos para o mesmo fim a dotação de Cr \$ 29.842.146,00 da qual a Companhia recebeu em 1970 a importância de Cr \$ 23.744.280,14 ficando o saldo de Cr \$ 6.097.865,86 para ser pago em 1971.

2.4 — Para atender à elevação constante do custo de vida, o Exmo. Sr. Governador do Estado, pelo Decreto-lei nº. 215, de 3 de abril de 1970, determinou um reajustamento de vencimentos e salários ao pessoal das ferrovias de propriedade e administração do Estado, com a inclusão do abono de 20% que havia sido concedido em 1969 e com a concessão, a partir de 1º. de março de 1970, de mais um abono de 20% sobre o respectivo montante.

2.5 — O número de empregados em atividade na Estrada que em 31/12/69 era de 11.159 passou a ser de 10.745 em 31/12/70, enquanto que o número de inativos que em 31/12/69 era de 12.308, sendo 7.697 aposentados e 4.611 pensionistas foi elevado em 31/12/70 para 7.903 aposentados e 4.826 pensionistas, totalizando, pois 12.729 inativos.

2.6 — Foi de 9.610.423 o número de passageiros transportados em 1970 contra 10.248.320 em 1969. A carga transportada que em 1969 foi de 840.181.112 ton/km. úteis foi em 1970 de 832.368.446 ton/km. úteis.

III — OUTROS FATOS

3.1 — A Diretoria tem a lamentar o falecimento ocorrido em 9 de novembro de 1970, do Sr. Professor Dr. Ernesto Basile, ex-Membro efetivo do Conselho Fiscal da Companhia, como representante do CODEC — Conselho de Defesa dos Capitais do Estado, no período de dezembro de 1963 a abril de 1966, e ex-Diretor Comercial no período de 28/4/66 a 10/2/1967.

IV — ENCERRAMENTO

4.1 — Outros dados e fatos de ordem administrativa estão à disposição de V. Sas. para quaisquer esclarecimentos que, por ventura, venham a ser julgados necessários.

São Paulo, 26 de fevereiro de 1971.

Walfrido de Carvalho	— Diretor-Presidente
Domingos Luz de Faria	— Diretor Vice-Presidente e Secretário Geral
Newton Coli Machado	— Diretor Comercial
Alfredo Philadelpho de Azevedo Marques	— Diretor de Operações
Carlos Adolpho Mariante	— Diretor de Pessoal

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

RECEITA E DESPESA DA EMPRESA

EXERCÍCIO DE 1969	RECEITA	EXERCÍCIO DE 1970
TOTAL		TOTAL
Cr \$		Cr \$
40.357.690,86	3.000 — RECEITAS INDUSTRIAIS	52.162.261,29
50.339.307,24	Prejuízo dêste Exercício	52.386.333,09
90.696.998,10		104.548.594,38
20.931,02	3.001 — RECEITAS DE ALUGUÊIS	620.892,13
631.242,78	3.002 — RECEITAS FINANCEIRAS	1.273.727,44
4.111.984,46	3.003 — RECEITAS DE EMPREENDIMENTOS DI- VERSOS	4.875.908,42
—	3.004 — RECEITAS DE SERVIÇOS E FORNECI- MENTOS PARA TERCEIROS, CUJAS DES- PESAS NÃO SÃO LOCALIZÁVEIS	37.629,01
991.658,56	3.005 — RECEITAS DE SERVIÇOS E FORNECI- MENTOS PARA TERCEIROS, CUJAS DES- PESAS SÃO LOCALIZÁVEIS	1.355.636,05
37.968.925,44	3.006 — RECEITAS INDENIZADORAS DIVERSAS Valor recebido do Governo do Estado de São Paulo a título de "Subvenções So- ciais", para cobertura de despesas com complementação de aposentados e pensio- nistas.	42.419.595,04
7.254.356,73	3.006 — RECEITA DOS TRANSPORTES AUXILIA- RES	9.209.383,92
44.679.661,52	3.008 — COBERTURA DA INSUFICIÊNCIA DE EX- PLORAÇÃO Valor recebido do Governo do Estado de São Paulo a título de "Subvenções Econô- micas", para cobertura do déficit apurado nas contas de gestão e de resultado	42.363.367,32
487.164,04	3.009 — RECEITAS EVENTUAIS	124.127,35
—	Saldo Devedor	1.026.157,76
96.145.924,55		103.306.424,44

São Paulo, 26 de fevereiro de 1971.

Walfrido de Carvalho
Domingos Luz de Faria
Newton Coli Machado
Alfredo Philadelpho de Azevedo Marques
Carlos Adolpho Mariane

Diretor Presidente
Diretor Vice Presidente e Secretário Geral
Diretor Comercial
Diretor de Operações
Diretor de Pessoal

Membros do Conselho Fiscal :

Oswaldo Leite Ribeiro
Celso Sanches
Remo Lo Léggio
Oswaldo Giuntini
Alberto Figueiredo

Arlindo Rodrigues de Oliveira
Contador Chefe — CRC. — SP. 18.575

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

RECEITA E DESPESA DA EMPRESA

EXERCÍCIO DE 1969	D E S P E S A	EXERCÍCIO DE 1970
TOTAL		TOTAL
Cr \$		Cr \$
90.696.998,10	3.100 — DESPESAS INDUSTRIAIS	104.548.594,38
90.696.998,10		104.548.594,38
50.339.307,24	Prejuízo do Exercício Ferroviário	52.386.333,09
5.834,46	3.101 — DESPESAS DE ALUGUÉIS	—
187.083,76	3.102 — DESPESAS FINANCEIRAS	123.065,33
4.068.769,93	3.103 — DESPESAS DE EMPREENDIMENTOS DI- VERSOS	5.683.866,28
938.043,22	3.105 — CUSTO DOS SERVIÇOS E FORNECIMENTOS PARA TERCEIROS	541.084,96
37.968.925,44	3.106 — DESPESAS RESSARCÍVEIS DIVERSAS	42.419.595,04
2.214.095,25	3.196 — DESPESAS DOS TRANSPORTES AUXILIA- RES	2.103.380,63
423.865,25	3.199 — DESPESAS EVENTUAIS	49.099,11
96.145.934,55		103.306.424,44

São Paulo, 26 de fevereiro de 1971.

Walfrido de Carvalho
Domingos Luz de Faria
Newton Coli Machado
Alfredo Philadelpho de Azevedo Marques
Carlos Adolpho Mariante

Diretor Presidente
Diretor Vice Presidente e Secretário Geral
Diretor Comercial
Diretor de Operações
Diretor de Pessoal

Membros do Conselho Fiscal :

Oswaldo Leite Ribeiro
Celso Sanches
Remo Lo Léggio
Oswaldo Giuntini
Alberto Figueiredo

Arlindo Rodrigues de Oliveira
Contador Chefe — CRC. — SP. 18.575

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

CONTA DE LUCROS E PERDAS

EXERCÍCIO DE 1969	D É B I T O	EXERCÍCIO DE 1970
Cr \$		Cr \$
136.503.615,41	4.100 — RESULTADO DE GESTÃO	155.468.685,73
—	4.102 — OBSOLESCÊNCIA DE MATERIAL	17.495,47
—	4.104 — PERDAS EXCEPCIONAIS POR DIMINUIÇÃO DO ATIVO	160.795,58
—	4.105 — PREJUÍZO PROVENIENTE DA VENDA DE BENS PATRIMONIAIS.	5.274,45
—	4.106 — DESPESAS DE EXERCÍCIOS ANTERIORES	1.032.007,80
136.503.615,41		156.684.259,03

São Paulo, 26 de fevereiro de 1971.

Walfrido de Carvalho

Diretor Presidente

Domingos Luz de Faria

Diretor Vice Presidente e Secretário Geral

Newton Coli Machado

Diretor Comercial

Alfredo Philadelpho de Azevedo Marques

Diretor de Operações

Carlos Adolpho Mariante

Diretor de Pessoal

Membros do Conselho Fiscal :

Oswaldo Leite Ribeiro

Celso Sanches

Remo Lo Léggio

Oswaldo Giuntini

Alberto Figueiredo

Arlindo Rodrigues de Oliveira

Contador Chefe — CRC. — SP. 18.575

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

CONTA DE LUCROS E PERDAS

EXERCÍCIO DE 1969	C R É D I T O	EXERCÍCIO DE 1970
Cr \$		Cr \$
53.855.028,45	4.000 — RESULTADO DE GESTÃO	
	Conta de resultado de gestão pròpriamente dita . . . 69.659.565,61	
	Valores recebidos do Governo do Estado de São Paulo, à título de subvenções, para cobertura do déficit apurado no exercício, a saber :	
37.968.925,44	Sociais . . . 42.419.595,04	
44.666.555,25	Econômicas. 42.363.367,32	154.442.527,97
	84.782.962,36	
8.982,27	4.003 — LUCROS EXCEPCIONAIS POR AUMENTO DO ATIVO	6.878,16
—	4.004 — LUCROS EXCEPCIONAIS POR DIMINUIÇÃO DO PASSIVO	1.699.937,15
4.124,00	4.005 — LUCROS PROVINIENTES DA VENDA DE BENS PATRIMONIAIS	318.340,15
—	4.006 — RECEITAS DE EXERCÍCIOS ANTERIORES	216.575,60
136.503.615,41		156.684.259,03

São Paulo, 26 de fevereiro de 1971.

Walfrido de Carvalho
 Domingos Luz de Faria
 Newton Coli Machado
 Alfredo Philadelpho de Azevedo Marques
 Carlos Adolpho Mariante

Diretor Presidente
 Diretor Vice Presidente e Secretário Geral
 Diretor Comercial
 Diretor de Operações
 Diretor de Pessoal

Membros do Conselho Fiscal :

Oswaldo Leite Ribeiro
 Celso Sanches
 Remo Lo Léggio
 Oswaldo Giuntini
 Alberto Figueiredo

Arlindo Rodrigues de Oliveira
 Contador Chefe — CRC. — SP. 18.575

BALANÇO FECHADO EM
31 DE DEZEMBRO DE 1970

BALANÇO GERAL DA COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1970

A T I V O

P A S S I V O

EXERCÍCIO DE 1969		CONTAS	EXERCÍCIO DE 1970		EXERCÍCIO DE 1969		CONTAS	EXERCÍCIO DE 1970	
PARCIAL	TOTAL		PARCIAL	TOTAL	PARCIAL	TOTAL		PARCIAL	TOTAL
Cr \$	Cr \$	INVESTIMENTOS	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	PASSIVO NÃO EXIGÍVEL	Cr \$	Cr \$
189.115.652,38		5.000 — LINHAS FÉRREAS E EQUIPAMENTOS DOS TRANSPORTES	271.507.737,14				5.100 — CAPITAL		
7.188.864,20		5.002 — MELHORAMENTOS DE LINHAS FÉRREAS E DO EQUIPAMENTO DOS TRANSPORTES	7.188.864,20		875.000,00		Valor das ações da Companhia	875.000,00	
6.995.673,91		5.003 — RENOVAÇÃO DE BENS PATRIMONIAIS	6.995.673,91		84.949.506,63		5.102 — DOAÇÕES OU SUBVENÇÕES DO GOVERNO DO ESTADO Para investimentos em Serviços Públicos	108.693.786,77	
804.540,21		5.005 — BENS ESTRANHOS AO SERVIÇO DE TRANSPORTES	869.295,56				5.103 — FUNDO DE MELHORAMENTOS — CONTA RECEITA Decreto Lei Nº. 7.632, de 12-06-45	7.188.864,20	
6.758.684,75		5.006 — TÍTULOS DA DÍVIDA PÚBLICA	2.231.130,04		7.188.864,20		5.104 — FUNDO DE RENOVAÇÃO PATRIMONIAL — CONTA RECEITA Decreto Lei Nº. 7.632, de 12-06-45	6.995.673,91	
176.014,33		5.007 — TÍTULOS DE RENDA DIVERSOS	289.103,33		6.995.673,91				
677,59		5.019 — OUTROS INVESTIMENTOS	677,59						
	211.040.107,37			289.082.481,77		100.009.044,74			123.753.324,88
		VALORES DISPONÍVEIS					RESPONSABILIDADES ESPECIAIS		
		5.020 — CAIXA	7.988.833,84			8.984.174,70	5.113 — RESPONSABILIDADES ESPECIAIS DIVERSAS		15.250.194,75
7.441.064,14		5.023 — RENDAS EM TRÂNSITO	92.767,52				RESPONSABILIDADES A LONGO PRAZO		
2.659.373,72		5.024 — BANCOS	4.080.645,18				5.119 — RESPONSABILIDADES A LONGO PRAZO DIVERSAS		93.528.339,11
1.886.788,33	11.987.226,19			12.162.246,54			RESPONSABILIDADES COM GARANTIAS ESPECIAIS		
		VALORES REALIZÁVEIS				73.545.795,24	5.122 — CREDORES COM GARANTIA BANCARIA		75.169.356,29
		5.031 — MATERIAIS NOS ALMOXARIFADOS E DEPÓSITOS	18.842.046,08				RESPONSABILIDADES CORRENTES		
30.784.186,08		5.032 — MATERIAIS EM TRÂNSITO	5.192.577,88				5.130 — TÍTULOS A PAGAR	4.152.091,50	
14.542.724,74		5.034 — TÍTULOS A RECEBER	48.013,04				5.131 — PESSOAL A PAGAR	2.733.360,59	
261.815,48		5.035 — DEPÓSITOS ESPECIAIS E CAUÇÕES	11.992,50				5.132 — VENCIMENTOS E SALÁRIOS NÃO RECLAMADOS	1.442.487,87	
6.230,91		5.036 — BENS EM PODER DE TERCEIROS	53,59				5.133 — CONTAS A PAGAR	22.468.715,32	
53,59		5.037 — TRÁFEGO MÚTUO A RECEBER	1.119.840,55				5.141 — CREDORES POR CAUÇÕES EM DINHEIRO	247.969,86	
1.926.319,18		5.038 — RECEITAS A RECEBER	16.916,73				5.144 — INSTITUIÇÕES DE PREVIDENCIA E ASSISTENCIA SOCIAL	1.336.594,48	
10.655,91		5.042 — UNIÃO FEDERAL	57.411,42		3.298.834,31		5.149 — CREDORES DIVERSOS	39.790.363,37	
67.035,21		5.044 — ESTADOS E MUNICÍPIOS	1.434.860,01		4.673.870,96				
1.510.536,18		5.049 — CONTAS DEVEDORAS DIVERSAS	27.047.768,75		4.131.118,75				
44.608.578,16	93.718.135,44			53.771.480,05		36.456.163,41			
		VALORES PARA FINS ESPECIAIS				196.999,29			
		5.053 — DEPOSITÁRIOS DE RESERVAS E FUNDOS DIVERSOS	13.901.167,69			1.372.245,67			
7.247.016,39		5.059 — VALORES PARA FINS ESPECIAIS DIVERSOS	104.643,04			24.700.308,75			
641.504,27	7.888.520,66			14.005.810,73					
		VALORES DIFERIDOS E AMORTIZÁVEIS							
		5.060 — DESPESAS ANTECIPADAS	1.149.156,61			1.647.208,42			
37.781,48		5.068 — VALORES DIFERIDOS E AMORTIZÁVEIS DIVERSOS	9.701.622,32			258.567,13			
—	37.781,48			10.850.778,93		4.942.088,58			
		CONTA DE RETIFICAÇÃO DO PASSIVO							
		5.079 — CONTAS DIVERSAS DE RETIFICAÇÃO DO PASSIVO	—						
	2.980.062,89			—					
		ATIVO DE COMPENSAÇÃO							
		5.080 — TÍTULOS RECEBIDOS EM CAUÇÃO	2.147.017,43						
1.647.208,42		5.082 — FIANÇAS E GARANTIAS RECEBIDAS DE TERCEIROS	275.759,53						
258.567,13		5.084 — FINANCIAMENTOS CONTRATADOS	28.451.146,57						
—		5.089 — VALORES ATIVOS DE COMPENSAÇÃO DIVERSOS	713.995,42						
4.842.088,58	6.747.864,13			31.587.918,95					
		CONTAS DE RISCOS							
		5.090 — FIANÇAS E GARANTIAS FIDEJUSSÓRIAS DA EMPRESA	22.603.751,73						
6.381.251,73		5.099 — RISCOS DIVERSOS	—						
84.491.468,29	90.872.720,02			22.603.751,73					
	425.272.418,18			434.064.468,70					434.064.468,70

São Paulo, 26 de fevereiro de 1971.

Walfrido de Carvalho
Domingos Luz de Faria
Newton Coli Machado
Alfredo Philadelpho de Azevedo Marques
Carlos Adolpho Mariante

Diretor Presidente
Diretor Vice Presidente e Secretário Geral
Diretor Comercial
Diretor de Operações
Diretor de Pessoal

Membros do Conselho Fiscal:
Oswaldo Leite Ribeiro
Celso Sanches
Remo Lo Léggio
Oswaldo Giuntini
Alberto Figueiredo

Arlindo Rodrigues de Oliveira
Contador Chefe — CRC. — SP. 18.575

PARECER DOS AUDITORES

"BOTICARIO" - ECONOMISTAS E CONTADORES LÍQUIDOS - C.R.C. Nº 488

DIRECTORY

1970 (1970) - Francisco Catalano Amorim, Diretor - Rua ... nº ...

MEMBROS

Alfredo Costa & Companhia Sócios - Rua ... nº ...

Companhia de Minas Gerais de Cimento Portland de Vitória de 1970 (1970) - ...

Companhia de Minas Gerais de Cimento Portland de Vitória de 1970 (1970) - ...

PARECER DOS AUDITORES
E
PARECER DO CONSELHO FISCAL
Contas do Ano de 1970

São Paulo, 1 de março de 1971.
FRANCISCO CATALANO AMORIM - CFC
Diretor - C.R.C. Nº 488

PARECER DO CONSELHO FISCAL

O Conselho Fiscal da Companhia de Minas Gerais de Cimento Portland de Vitória, após ...

São Paulo, 30 de março de 1971.
Francisco Catalano Amorim
Diretor

PARECER DOS AUDITORES

"SOTEC-AUD" — ENCONOMISTAS E CONTADORES LTDA. — CRC. SP. 2235

DIRETORES

Milton Improta, Francisco Catalano Júnior, José Geraldo de Lima, José Maria Pinto Zilli e Antonio De Rosa

ASSOCIADOS

Alexander Grant & Company e Seidman & Seidman — New York—USA

Examinamos o Balanço Geral da COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO, encerrado em 31 de dezembro de 1970, bem como, as Demonstrações da "Receita e Despesa" e da "Conta de Lucros e Perdas", correspondente ao exercício findo naquela data. O exame obedeceu às normas usuais de auditoria na extensão dos serviços contratados.

Em nossa opinião, o Balanço Geral e as Demonstrações da "Receita e Despesa" e da "Conta de Lucros e Perdas", transcritos às fls. 157 a 166, do Diário Geral nº. 58, devidamente registrado na Junta Comercial do Estado de São Paulo, sob nº. 000836, expõem a situação patrimonial e a posição financeira da COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO, em 31 de dezembro de 1970 e o resultado das operações até aquela data, conforme livros de escrituração contábil e documentos examinados.

Conforme consta do nosso relatório geral, cabe-nos esclarecer: a) — Não nos foi confiado o acompanhamento do inventário dos Estoques realizados em 31.12.70, em virtude de não ter sido objeto dos serviços contratados; b) — Os saldos das contas pessoais, estão sendo objeto de "Pedidos de Confirmação"; c) — Os bens integrantes do Ativo Imobilizado não foram objeto de depreciação e de correção monetária, figurando, portanto, pelo seu custo histórico; d) — As contas representativas dos Investimentos foram oneradas pelo valor de juros e despesas bancárias relativas a empréstimos em moeda estrangeira; e) — As operações realizadas pela Divisão de Abastecimento — Jundiá — são contabilizadas pelos valores globais constantes dos balancetes semestrais; f) — No tocante à receita e à despesa, em alguns casos, prevalece o regime de Caixa; g) — Algumas contas, de relativa expressão foram encerradas mediante transferência de seus saldos, para posterior regularização contábil.

Entretanto, no exercício de 1970 o sistema contábil foi objeto de completa reformulação, notadamente no que diz respeito à sua adequação face às atuais necessidades.

São Paulo, 4 de março de 1971

FRANCISCO CATALANO JÚNIOR — CPC

Diretor Contador — CRC. SP. 4488

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Os membros do Conselho Fiscal da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, abaixo assinados, no cumprimento de suas atribuições legais examinaram as contas da Sociedade, relativas ao exercício de 1970, e, à vista do parecer dos auditores independentes SOTEC-AUD e dos esclarecimentos prestados pela Diretoria, concluíram que as referidas peças contábeis retratam a posição patrimonial e a situação financeira da Companhia, podendo merecer a aprovação dos senhores acionistas, recomendando, entretanto, à Diretoria, que proceda na conformidade das observações contidas no citado parecer dos auditores.

São Paulo, 10 de março de 1971

Oswaldo Leite Ribeiro

Celso Sanches

Remo Lo Léggio

Oswaldo Giuntini

Alberto Figueiredo

ANEXO
DO
RELATÓRIO Nº. 122

EXPOSIÇÃO

DA

DIRETORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

ESTRADAS DE FERRO

PARA A

ASSEMBLÉIA GERAL ORDINÁRIA

DE 1971

EXERCÍCIO DE 1970



COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

EXPOSIÇÃO ANEXA AO RELATÓRIO Nº 122 DA DIRETORIA, DO EXERCÍCIO DE 1970,
PARA A ASSEMBLÉIA GERAL ORDINÁRIA DE 1971.

Em anexo ao Relatório nº 122, de 1970, a Diretoria oferece os seguintes esclarecimentos, não só relativos ao exercício, como, também, um resumo de suas atividades administrativas durante o mandato, de 10/2/67 a 29/3/71.

I - MOVIMENTO FINANCEIRO

CONSIDERAÇÕES GERAIS:

O Movimento Financeiro do exercício de 1970, apurado em Balanço, de acordo com as disposições legais e estatutárias, foi o seguinte:

RECEITA GERAL:

Normal do exercício	69.659.565,61	
Outras de Lucros e Perdas	<u>2.241.731,06</u>	71.901.296,67

DESPESA GERAL:

Normal do exercício	155.468.685,73	
Outras de Lucros e Perdas	<u>1.215.573,30</u>	<u>156.684.259,03</u>

DEFICIT GERAL		Cr\$ <u>84.782.962,36</u>
---------------------	--	---------------------------

Para melhor apreciação damos a seguir, pormenorizadamente, a Receita Geral e a Despesa Geral da Companhia:

RECEITA GERAL:

Ferrovária:

Dos transportes	48.920.695,23	
Complementar dos transportes	115.775,09	
Acessória dos transportes	<u>3.125.790,97</u>	52.162.261,29

Comercial:

Receita de Aluguéis:

Aluguéis de próprios dados em locação	562.498,35	
Aluguéis de material rodante	31.967,00	
Fretamento de material flutuante	23.520,00	
Arrendamento de linhas férreas	2.402,53	
Locação de elementos móveis diversos	<u>504,25</u>	620.892,13

A TRANSPORTAR	<u>620.892,13</u>	<u>52.162.261,29</u>
---------------------	-------------------	----------------------

De Transporte 620.892,13 52.162.261,29

Receitas Financeiras:

Juros 1.036.982,70
Descontos 108.321,40
Diversos 128.423,34 1.273.727,44

Receitas de Empreendimentos Diversos:

Armazens de abastecimento. 2.353.021,41
Farmácias 224.532,89
Serviço florestal 1.704.655,46
Oficinas gráficas 579.241,66
Outros empreendimentos di-
versos 14.457,00 4.875.908,42

Receitas de Serviços e Forne-
cimentos para Terceiros:

dos cujas despesas não são
localizáveis 37.629,01
dos cujas despesas são lo-
calizáveis 1.355.636,05 1.393.265,06

Receitas dos transportes auxiliares 9.209.383,92

Receitas eventuais 124.127,35 17.497.304,32

Soma da Receita 69.659.565,61

Outras rendas de Lucros e Perdas:

Lucros excepcionais:

Por aumento do Ativo 6.878,16
Por diminuição do Passivo 1.699.937,15 1.706.815,31

Lucros provenientes da venda de bens pa-
trimoniais 318.340,15

Lucros de exercícios anteriores 216.575,60 2.241.731,06

TOTAL GERAL DA RECEITA Cr\$ 71.901.296,67

DESPESA GERAL:

Ferrovária:

Manutenção da via permanente e instalações fixas diversas	19.058.860,53	
Manutenção do equipamento dos transportes.	20.881.443,54	
Custeio do serviço comercial	1.225.847,60	
Custeio do tráfego, movimento e tração ...	44.366.396,34	
Custeio da administração superior	13.203.211,49	
Despesas industriais diversas	2.919.701,19	
Diferença de incorporação	<u>2.893.133,69</u>	104.548.594,38

Comercial:

Despesas Financeiras:

Juros	102.270,97	
Descontos	9,57	
Diversos	<u>20.784,79</u>	123.065,33

Despesas de Empreendimentos Diversos:

Armazéns de Abastecimento	2.244.559,19	
Farmácias	234.755,64	
Serviço florestal	2.523.467,99	
Pedreiras	27.062,49	
Usinas de tratamento de dormentes.....	2.939,08	
Oficinas gráficas	588.087,88	
Outros empreendimentos di versos	<u>62.994,01</u>	5.683.866,28

Custo dos Serviços de Fornecimentos para

<u>Terceiros</u>	541.084,96	
------------------------	------------	--

Complementação a Aposentados e Pensionistas	42.419.595,04	
Despesas dos transportes auxiliares	2.103.380,63	
Despesas Eventuais	<u>49.099,11</u>	<u>50.920.091,35</u>
SOMA DA DESPESA APURADA		155.468.685,73

Outras despesas de Lucros e Perdas:

Obsolência de materiais	17.495,47	
Perdas excepcionais por diminuição do A- tivo	160.795,58	
Prejuízo proveniente da venda de bens pa trimoniais	5.274,45	
Despesas de exercícios anteriores	<u>1.032.007,80</u>	<u>1.215.573,30</u>

TOTAL GERAL DA DESPESACr\$ 156.684.259,03

Por sugestiva, para mostrar a preponderância das despesas de pessoal sobre as demais, damos a seguir decomposição da despesa geral, por título:

VERBAS	PESSOAL (Inclusive 13º mês e encargos sociais e previdenciários)	MATERIAL	CONTAS	TOTAL
	Cr\$	Cr\$	Cr\$	Cr\$
Serviço ferroviário	77.570.099,98	15.076.071,75	11.902.422,65	104.548.594,38
Despesa comercial	<u>3.802.529,47</u>	<u>946.854,22</u>	<u>3.751.112,62</u>	<u>8.500.496,31</u>
SOMA	81.372.629,45	16.022.925,97	15.653.535,27	113.049.090,69
Inativos - complementação a aposentados e pensionistas.	<u>42.419.595,04</u>	-	-	<u>42.419.595,04</u>
SOMA	123.792.224,49	16.022.925,97	15.653.535,27	155.468.685,73
Outras de Lucros e Perdas	-	<u>17.495,47</u>	<u>1.198.077,83</u>	<u>1.215.573,30</u>
TOTAL	<u>123.792.224,49</u>	<u>16.040.421,44</u>	<u>16.851.613,10</u>	<u>156.684.259,03</u>

A comparação dessa despesa com a correspondente do exercício de 1969 é a que se demonstra a seguir:

	1969 Cr\$	1970 Cr\$	%
Pessoal (inclusive 13º mês e encargos sociais e previdenciários)	69.474.080,78	81.372.629,45	+ 17,1
Materiais de consumo e despesas diversas	29.060.609,19	32.892.034,54	+ 13,1
Complementação a aposentados e pensionistas	<u>37.968.925,44</u>	<u>42.419.595,04</u>	+ 11,7
TOTAL	<u>136.503.615,41</u>	<u>156.684.259,03</u>	+ 14,8

A majoração da despesa de Pessoal deve-se à inclusão aos salários, do abono anterior de 20%, à concessão do novo abono de 20% a partir de março de 1970, a promoções, sobre-tempo, reajustes salariais e com encargos sociais e previdenciários respectivos que, recaindo sobre o total das folhas de pagamento, sofreram também a elevação correspondente ao aumento ocorrido.

A despeito do aumento de despesas com o pessoal, a participação percentual das despesas de custeio no total da despesa geral foi em 1.970 similar à do

ano anterior, como se verifica na demonstração abaixo:

	1969		1970	
	Cr\$	%	Cr\$	%
Pessoal (inclusive 13 ^o mês e encargos sociais e previdenciários)	69.474.080,78	50,9	81.372.629,45	51,9
Materiais de consumo e despesas diversas	29.060.609,19	21,3	32.892.034,54	21,0
Complementação a aposentados e pensionistas	<u>37.968.925,44</u>	<u>27,8</u>	<u>42.419.595,04</u>	<u>27,1</u>
TOTAL	<u>136.503.615,41</u>	<u>100,0</u>	<u>156.684.259,03</u>	<u>100,0</u>

Os quadros anexos à este Relatório mostram, detalhadamente, a Receita, Despesa e Deficit da Companhia relativos ao ano de 1970:

DESPESA E RECEITA ORÇADAS E REALIZADAS:

Os totais gerais do que foi realizado, em comparação com o orçado constam da demonstração abaixo:

	ORÇADA		REALIZADA		%
	Cr\$		Cr\$		
Receita Geral - apurada e excluída a subvenção	65.942.339,00		71.901.296,67	+	9,0
Despesa Geral	<u>160.108.635,00</u>		<u>156.684.259,03</u>	(-)	<u>2,2</u>
Deficit apurado	94.166.296,00		84.782.962,36	(-)	11,0

O deficit que em 1969 representou 60,5% da Despesa Geral passou a representar em 1970 54,1 %.

II - SUBVENÇÕES DO GOVERNO DO ESTADO DE S.PAULO

Para cobrir o deficit do exercício de 1970 e pagamento de despesas do exercício anterior, o Governo do Estado de São Paulo concedeu à Companhia os seguintes recursos:

Para encargos de Custeio:

Saldo da subvenção de Cr\$ 74.685.588,00 concedida para 1969, recebido em 1969 que passou para aplicação em 1970		6.425.264,91	
Saldo de subvenção de 1968 cujos empenhos haviam sido cancelados e que, posteriormente, foram restaurados:			
Parte recebida em 1969	5.300.000,00		
Saldo recebido em 1970	<u>11.626.583,00</u>	<u>16.926.583,00</u>	23.351.847,91
<u>Subvenções concedidas para 1970:</u>			
A TRANSPORTAR			<u>23.351.847,91</u>

De Transporte		23.351.847,91
<u>Subvenções concedidas para 1970:</u>		
I - Subvenção social para pagamento a apo- sentados e pensionistas	42.654.109,00	
II - Subvenções econômicas para as despe- sas de custeio - Pessoal, Material e Despesas Diversas	<u>51.512.187,00</u>	
Total consignado no orçamento do Estado para 1970, para a Companhia.	94.166.296,00	
III - Crédito suplementar aberto por Decre- to de 11/12/70	<u>6.290.000,00</u>	<u>100.456.296,00</u>
TOTAL GERAL	Cr\$	<u><u>123.808.143,91</u></u>

Dêsse total recebeu a Companhia, até 31/12/70, a importância de
Cr\$ 120.607.952,51, ficando para ser pago em 1971 o saldo de Cr\$ 3.200.191,40, rela-
tivo às subvenções econômicas.

Para Investimentos

Do total de Cr\$ 29.842.146,00 concedido pelo Governo, destinado às des-
pesas com obras e aquisições em conta de Capital e, também, para ocorrer ao pagamen-
to de encargos de financiamentos obtidos para o mesmo fim, recebeu a Companhia, em
1970, a importância de Cr\$ 23.744.280,14, ficando para ser recebido em 1971 o saldo
de Cr\$ 6.097.865,86.

III - FINANCIAMENTOS NO PAÍS

Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico.

Em 31 de dezembro de 1970, a situação dos contratos de financiamentos
concedidos por êsse Banco, de que se deu notícia nos Relatórios anteriores, é a se-
guinte:

Nº	CONTRATOS DATA	VALOR Cr\$	AMORTIZAÇÃO EM 1970 Cr\$	SALDOS DEVEDORES	
				EM 31/12/69 Cr\$	EM 31/12/70 Cr\$
77	4-07-57				
F.77-1	31-07-61	241.300,00	25.515,50	82.962,80	57.447,30
129	11-12-58	76.540,33	7.860,00	30.630,00	22.770,00
193	31-07-61	45.400,00	3.783,32	13.241,69	9.458,37
351	14-10-68	36.167.000,00	-	20.360.000,00	29.735.000,00

Do contrato nº 351, do valor de Cr\$ 36.167.000,00 recebeu a Companhia
dêsse Banco, até 31/12/70, parcelas somando Cr\$ 29.735.000,00, devendo receber em
1971 o saldo de Cr\$ 6.432.000,00.

Finame e Banco do Estado de São Paulo S.A.

Dos financiamentos obtidos para cobertura do fornecimento, pela Fábrica Nacional de Vagões S.A., de 200 vagões, de que se deu notícia nos últimos Relatórios, só está por liquidar, com o Agente Finame, de principal, o saldo de Cr\$ 3.609.366,00, uma vez que a parte financiada pelo Banco do Estado de São Paulo S.A., foi liquidada em 1970.

Empréstimo de US\$ 3.000.000,00

Com relação ao empréstimo acima, de que tratou o Relatório anterior, foram assinados em 30/01/70, com o Banco do Estado de São Paulo S.A. para repasse à Companhia - para aplicação nos empreendimentos objeto do contrato nº 351, de 14/10/68, assinado com o B.N.D.E. - de contratos de empréstimos externos somando US\$ 1.820.000,00, recebendo a Companhia os fundos provenientes da conversão dessa quantia em moeda nacional, à taxa cambial de 30/01/70, no total de Cr\$ 7.871.500,00, assumindo a Companhia os riscos da oscilação cambial. Os valores do repasse vencerão juros de taxas como adiante se discrimina, devida, também, a comissão de 1% semestral, pagável trimestralmente. Os empréstimos terão seus vencimentos em 30/4/71 e, em garantia das obrigações assumidas foram emitidas a favor do Banco, 5 notas promissórias somando Cr\$ 9.842.500,00 vencíveis, também em 30/4/1971. São os seguintes os contratos, valor dos empréstimos externos, valor equivalente em moeda nacional, taxas de juros e as correspondentes notas promissórias:

Contratos	Valor em	Valor em	Taxa de	Valor das Notas
nºs	US\$	Cr\$	juros	Promissórias
				Cr\$
2519	20.000,00	86.500,00	12%	108.500,00
2520	500.000,00	2.162.500,00	10%	2.705.000,00
2521	700.000,00	3.027.500,00	10,25%	3.785.000,00
2522	300.000,00	1.297.500,00	12%	1.622.000,00
2523	<u>300.000,00</u>	<u>1.297.500,00</u>	9,5%	<u>1.622.000,00</u>
SOMA	<u>1.820.000,00</u>	<u>7.871.500,00</u>	-	<u>9.842.500,00</u>

Acrescido à êsses o valor do contrato nº 2509, assinado em 30/12/69, de que se deu notícia no Relatório anterior, o montante geral do empréstimo recebido é de US\$ 3.000.023,12 ou, em moeda nacional, Cr\$ 12.975.100,00.

Empréstimo de US\$ 2.000.000,00

Para atender às necessidades da Companhia, de aplicar recursos próprios nas obras da variante Bauru-Garça, para possibilitar a liberação, pelo B.N.D.E., da última parcela constante do contrato nº 351, com o mesmo assinado em 14/10/68, a Diretoria e o Banco do Estado de S. Paulo S.A., devidamente autorizados pelo Governo, negociaram mais um empréstimo, no exterior, para repasse à Companhia, no valor de US\$ 2.000.000,00, valor êsse que, à taxa cambial de 17/9/70, data da assinatura desse contrato, que teve o número 2.629, produziu Cr\$ 9.240.000,00. Êsse empréstimo, vencível em 17/9/75, é resgatável em 6 prestações semestrais e sucessivas, vencível a primeira em 17/3/1973, acrescidas dos juros sobre o saldo devedor, mais despesas, e 2% de taxa de expediente devida ao Banco como remuneração pelos serviços prestados, também calculada sobre o saldo devedor. Como no empréstimo anterior, dos

US\$ 3.000.000,00, passaram para a Companhia tôdas as obrigações do Banco do Estado de São Paulo S.A., perante o credor no estrangeiro, assumindo a Companhia, também, os riscos da oscilação cambial.

IV - EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS NO EXTERIOR

Transportmaschinen Export-Import - Alemanha.

Das 36 locomotivas diesel-elétricas adquiridas dessa firma em 1965, e já recebidas, com financiamento da mesma e com garantia do Banco do Estado de São Paulo mediante as condições de praxe, conforme contrato assinado em 14/12/1965, cujo principal era de US\$ RDA.7.727.200,00, já pagou a Companhia, até 31/12/1970, a importância de US\$ RDA.4.247.169,52, restando, pois, um saldo a pagar de US\$ RDA.3.480.030,48, além dos juros respectivos.

Empréstimos de Bancos Americanos.

Com as amortizações feitas pela Companhia até 31/12/70, o saldo devedor relativo aos empréstimos concedidos por diversos Bancos Americanos liderados pelo First National City Bank, do valor de US\$ 12.000.000,00, ficou reduzido a US\$ 4.500.000,00 dos quais, US\$ 1.400.391,15 da parte utilizada pela própria Companhia e US\$ 3.099.608,85 do que foi cedido à Estrada de Ferro Sorocabana, a qual deverá reembolsar a Companhia por essa parte do principal e das despesas correspondentes, por ocasião e ao câmbio de cada remessa.

Export Import Bank of Washington - EXIMBANK

Com as liquidações feitas pela Companhia até 31/12/66, e as feitas pelo Banco do Brasil através do acôrdo comercial Brasil-Estados Unidos, do saldo devedor dos empréstimos concedidos pelo Eximbank à Companhia, conforme contratos n.ºs 524, de 9/9/52, de US\$ 7.000.000,00 e 902, de 21/3/57, de US\$ 12.800.000,00, consolidados por acôrdo assinado em 28/7/60, passou o Banco do Brasil S.A. a ser o credor do saldo de US\$ 14.150.532,84, cuja liquidação pende dos entendimentos que vêm sendo mantidos entre o referido Banco e o Govêrno do Estado de São Paulo.

Krupp Stahlexport Gesellschaft Mit Bes-Alemanha.

O saldo devedor em 31/12/70, do financiamento de D.M. 3.997.840,93 negociado com essa firma, para cobertura da aquisição de 320.000 selas intermediárias de fixação sistema K (Selas G.E.O.) conforme contrato registrado no Banco Central do Brasil, em 25/11/69, com garantia do Banco do Estado de São Paulo S.A., com a amortização feita em 1970, é de D.M. 3.198.272,75.

Societé de Constructions Eletromécaniques "Jeumont-Schneider" (Paris).

Em 29 de abril de 1970, foi assinado um contrato para fornecimento à Companhia, de equipamento, inclusive supervisão de montagem, testes e colocação em serviço, de duas sub-estações retificadoras a silício, para tração elétrica, nas localidades de Tatú e São Carlos, cuja concorrência foi vencida por essa firma.

Os equipamentos, incluindo a prestação dos serviços, importam em FF. 1.271.750,00, devendo a Companhia pagar, além desse preço, diretamente ao montador e ao Engenheiro da "Jeumont", durante todo o tempo que ficarem no Brasil à sua disposição, diárias para cobrir despesas de estadia, no valor de FF. 50,00.

Do preço total dos equipamentos, 90% será financiado pela firma e os pagamentos deverão ser efetuados, como segue:

- 5% - na encomenda;
- 5% - na apresentação dos documentos de embarque;
- 90% - em 5 anos após a data da entrega mediante nove letras semestrais iguais, cada uma no montante de 10% do preço base da encomenda, mais os juros que vencerão nas datas dos vencimentos das letras de câmbio, sendo que a primeira letra de câmbio se vencerá 12 meses após a data da entrega. A taxa de juros é de 6% a.a.

O total da encomenda de FF. 1.271.750,00 fica, com os juros já calculados, elevado para FF. 1.477.773,50, tendo o Banco do Estado de São Paulo dado a fiança necessária, mediante as condições de praxe.

V - CONTRATO DA SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ÉTUDES ET REALISATIONS FERROVIAIRES S.A.- SOFRERAIL

Relativamente ao contrato assinado com essa firma em 21/3/1968 e aditivo assinado em 9/9/1969, de que tratou o último Relatório, para estudo da situação das ferrovias paulistas e propor medidas para regularização, muitas das quais já postas em prática, o saldo devedor das Estradas, pelos serviços prestados pela referida Empresa, era em 31/12/1970 de FF. 7.196.490,45, como se discrimina a seguir:

<u>Estradas</u>	Do Contrato de 22/3/1968 FF.	Do Aditivo de 9/9/1969 FF.	TOTAL FF.
Cia. Paulista de Estradas de Ferro	1.097.764,26	1.212.627,52	2.310.391,78
Estrada de Ferro Sorocabana	1.564.763,11	1.469.851,54	3.034.614,65
Cia. Mogiana de Estradas de Ferro.	859.334,23	992.149,79	1.851.484,02
TOTAL	3.521.861,60	3.674.628,85	7.196.490,45

VI - LINHAS FÉRREAS EM TRÁFEGO

Com a transferência para a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, em comodato, pelo prazo de 20 anos, conforme contrato assinado em 5/10/1970, do trecho de Passagem a Pontal, com a extensão de 14,5 km de linha da bitola de 1,00 m., as linhas férreas de exploração da Companhia passaram a ser somente da bitola de 1,60 m, com a extensão total de 1.225,763 km, como se discrimina a seguir:

Designação das Linhas e Ramais	Extensão das linhas principais e ramais.
Bitola de 1,60 m:	Km.
Tronco:	
Jundiaí a Colombia	506,655
Itirapina a Panorama	534,850
Ramais:	
De Piracicaba - Recanto a Piracicaba	45,206
De Descalvado - Cordeirópolis a Descalvado	106,808
De Santa Cruz das Palmeiras - Laranja Azeda a Santa Cruz das Palmeiras	<u>32,244</u>
SOMA	<u><u>1.225,763</u></u>

VII - ACIONISTAS

Em cumprimento ao Decreto nº 38.548, de 1º de junho de 1961, que declarou de utilidade pública as ações da Companhia para efeito de desapropriação amigável ou judicial, a Fazenda do Estado de São Paulo foi imitada na posse provisória de 4.369.130 ações e, destas, já adquiriu, até 31/12/1970, por via amigável, em caráter definitivo e com a colaboração desta Companhia 2.351.077 ações no valor global de Cr\$ 309.786,99, sendo, 1.899.763 nominativas e 451.314 ao portador, o que constitui 53,73% do total de 4.375.000 ações de que se compõem o Capital da Companhia.

VIII - PARTICIPAÇÃO EM OUTRAS EMPRESAS

A Companhia participa das seguintes Empresas, com Ações ou Obrigações, pelos valores a seguir discriminados, de capital já realizado:

Ações	Cr\$
Cobrasma S.A. - Indústria e Comércio	126.174,35
Cia. Agrícola, Imobiliária e Colonizadora - "CAIC"	18.371,62
Cia. Trolleybus de Araraquara	14,80
Cia. de Seguros do Estado de São Paulo - ex-IPESP	1.700,00
DERSA - Desenvolvimento Econômico Rodoviário S.A.	100,00
Telefônica Central Paulista de São Carlos	1.027,00
Telefônica de Descalvado S.A.	800,00
Telefônica de Jundiaí Ltda.	14.418,00
Telefônica de Vinhedo	1.015,00
Viação Aérea de São Paulo S.A. - "VASP"	272,56
Estrada de Ferro Sorocabana S.A.	1.000,00
Estrada de Ferro Araraquara S.A.	500,00
Estrada de Ferro São Paulo e Minas S.A.	200,00

<u>Obrigações</u>	Cr\$
Cia. Telefônica Brasileira - Rio Claro	20,00
Eletrobrás - Centrais Elétricas Brasileiras S.A.	123.490,00

IX - CONTRIBUIÇÕES PARA O INSTITUTO NACIONAL DE PREVIDÊNCIA SOCIAL E OUTROS ENCARGOS SOCIAIS.

De acôrdo com a legislação vigente, foram feitos os recolhimentos das contribuições obrigatórias da Companhia, além da parte devida pelos empregados.

Êsses recolhimentos, feitos a favor do INPS, SENAI, INDA, LBA, BNH, FGTS e S.E. somaram, em 1970, a importância de Cr\$ 17.033.620,09.

X - IMPOSTOS

A Companhia Paulista contribuiu diretamente para os cofres públicos com a quantia de Cr\$ 1.369.452,96, dos impostos de circulação de mercadorias, de produtos industrializados, de produtos minerais, predial, territorial, sindical e outros.

XI - TRANSPORTES POR CONTA DOS GOVERNOS, TRÁFEGO MÚTUO, INTERCÂMBIO DE VAGÕES, E SERVIÇOS E FORNECIMENTOS FEITOS ÀS ESTRADAS DE FERRO.

A importância a receber em 31/12/70 dos Governos e das Estradas de Ferro por conta desses serviços eram as seguintes:

<u>Governos:</u>	Cr\$	Cr\$
Da União	57.411,52	
Do Estado de São Paulo	1.428.397,77	
Do Estado de Minas Gerais	6.439,27	
Do Estado do Rio de Janeiro ...	<u>22,97</u>	1.492.271,53
 <u>Estradas de Ferro:</u>		
Tráfego mútuo	1.119.840,55	
Intercâmbio de vagões, serviços e fornecimentos, etc.	<u>345.679,28</u>	1.465.519,83
Do Instituto Brasileiro do Café		<u>578.829,94</u>
T O T A L		<u>3.536.621,30</u>

XII ESTAÇÕES, POSTOS TELEGRÁFICOS E PARADAS

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS, ALTITUDES, POSIÇÃO QUILOMÉTRICA E DATA DA INAUGURAÇÃO

Designação das Linhas	Estações, Postos Telegráficos (PT) e Paradas (PE)	Altitudes	Posição quilométrica	Data da Inauguração
L I N H A T R O N C O	BITOLA DE 1,60 M			
	Divisa com a E.F.S.J.....	707,000	0,000	-
	Jundiá-Paulista.....	706,324	0,848	1-4-1898
	Horto (PE).....	710,545	4,945	25-7-1904
	Corrupira (PE).....	725,596	10,460	1-7-1896
	Louveira	666,620	15,293	31-3-1872
	Vinhedo	702,133	22,921	31-3-1872
	Valinhos	659,825	30,603	31-3-1872
	Samambaia (PT).....	717,170	40,499	1-2-1893
	Campinas	693,197	44,042	11-8-1872
	Campinas - 3º trilho	-	-	-
L I N H A T R O N C O	Boa Vista	637,653	53,009	27-8-1875
	Hortolândia	559,206	62,605	1-4-1917
	Sumaré	547,441	69,615	27-8-1875
	Nova Odessa	540,506	75,623	1-8-1907
	Recanto (PT)	529,942	78,387	1-10-1916
	Americana	527,731	81,959	27-8-1875
	São Jerônimo (PT).....	500,035	87,634	22-11-1896
	Tatu	511,605	93,794	30-6-1876
	Itaipú (PT)	530,658	100,281	31-12-1896
	Limeira	540,421	105,459	30-6-1876
	Cordeirópolis	630,064	116,965	11-8-1876
	Santa Gertrudes	570,806	125,992	1-12-1887
	Rio Claro	609,352	133,840	11-8-1876
	Batoví	547,712	143,135	1-6-1916
	Camaquã (PT)	634,182	148,780	10-9-1918
	Itapé	589,902	156,585	1-6-1916
	Grauna	610,202	162,497	1-6-1916
	Ubá Paulista (PE)	687,102	168,520	20-1-1917
	Itirapina	758,882	174,370	1-7-1885
	Estrêla (PE)	800,892	181,060	7-8-1926
	Visconde de Rio Claro.....	743,527	187,320	15-10-1884
	Conde do Pinhal.....	738,732	195,325	15-10-1884
	São Carlos	825,552	206,308	15-10-1884
Retiro (PT)	844,530	211,676	15-7-1901	
Ibaté	825,730	221,210	18-1-1885	
Tamoio	780,440	227,801	14-7-1922	
Chibarro	653,000	235,457	18-1-1885	
Ouro	710,800	244,297	1-2-1897	
Araraquara	646,420	253,767	18-1-1885	
Américo Brasiliense	716,830	265,442	1-4-1892	
Santa Lúcia	697,820	271,045	1-4-1892	

Designação das Linhas	Estações, Postos Telegráficos (PT) e Paradas (PE)	Altitudes	Posição Quilométrica	Data da Inauguração
L I N H A T R O N C O Linha singela	Tapuia (PT)	535,100	281,013	18- 9-1910
	Rincão	521,510	285,759	1- 4-1892
	Guataparã	506,892	296,997	30-12-1901
	Guarani (PE)	527,310	306,505	30-12-1901
	Pradópolis	495,373	321,011	30-12-1901
	Barrinha	492,903	334,841	1- 2-1903
	Macuco (PE)	501,263	347,450	25- 3-1903
	Passagem	479,163	357,370	1- 2-1903
	Pitangueiras	502,770	363,425	11- 1-1927
	Plínio Prado (PE)	533,790	371,245	11- 1-1927
	Ibitiúva	600,000	377,995	11- 1-1927
	Santa Irene (PE)	563,000	389,483	11- 1-1927
	Bebedouro	529,367	397,983	29-12-1902
	Mandembo	566,577	412,893	1- 2-1912
	Perobal (PE)	557,000	421,444	19- 9-1926
	Colina	588,988	428,106	25- 5-1909
	Palmar (PE)	581,209	439,476	1- 2-1912
	Frigorífico	495,053	447,109	1- 7-1912
	Barretos	518,234	452,930	25- 5-1909
	Amoreira (PE)	546,038	470,626	14- 7-1926
	Adolfo Pinto	506,680	483,463	1- 7-1929
	Continental (PE)	493,420	497,358	1- 7-1929
	Colômbia	454,680	506,655	1- 7-1929
	Itirapina	758,882	174,370	1- 7-1885
	Campo Alegre	747,643	190,267	1- 7-1885
	Aterrado	705,780	198,060	1- 7-1901
	Brotas	621,000	207,578	1- 8-1885
	Espraiado	654,500	211,879	1-12-1896
	Canela (PE)	764,000	219,447	1- 2-1897
	Torrinha	768,665	227,898	7- 9-1886
	Taboleiro	813,860	234,246	1 - 7-1901
	Ventania	748,300	243,325	7- 9-1886
	Dois Córregos	680,652	252,268	7- 9-1886
	Lacerda Franco	641,760	259,698	15-11-1941
	Banharão	519,620	268,418	19- 2-1887
	Jáú	509,950	275,781	19- 2-1887
	Ave Maria (PE)	474,520	284,934	15-11-1941
	Airosa Galvão	438,420	291,908	25- 3-1903
	Pederneiras	476,892	302,613	1-10-1903
	Carajás (PE)	538,360	310,033	1- 2-1939
	Guaianás	468,320	318,533	8- 8-1910
	Aimorés	514,000	330,233	24- 2-1928
	Triagem Paulista (PT)	490,760	336,553	19- 6-1937
	Bauru	496,330	339,797	8- 9-1910
	Piratininga	497,452	353,352	25- 1-1905
Alba	592,009	360,772	9- 2-1924	
Brasília	535,099	369,520	30- 5-1926	
Cabrália Paulista.....	511,040	381,081	9- 2-1924	

Designação das Linhas	Estações, Postos Telegráficos (PT) e Paradas (PE)	Altitudes	Posição quilométrica	Data da Inauguração		
L I N H A T R O N C O L I N H A	----- Linha singela -----	Duartina	509,092	392,954	7- 9-1925	
		Esmeralda	552,025	401,990	30- 8-1928	
		Fernão Dias	501,048	409,300	1- 1-1928	
		Gália	522,083	418,056	12- 6-1927	
		Pôsto Km 425 (PE)	570,023	424,506	15- 7-1955	
		Garça	663,200	433,049	1- 1-1928	
		Jáfa	659,120	442,140	30-12-1928	
		Vera Cruz Paulista	632,860	452,532	30-12-1928	
		Lácio	637,780	459,660	30-12-1928	
		Marília	652,440	466,440	30-12-1928	
		Padre Nóbrega	641,700	475,834	15- 2-1935	
		Oriente	592,980	486,245	15- 2-1935	
		Pompéia	582,590	497,122	15- 2-1935	
		Paulópolis	575,900	505,150	1- 4-1940	
		Quintana	576,100	511,922	1- 4-1940	
		Pôsto Eng ^o Pedro Camargo (PE)	495,920	518,692	1- 4-1955	
		Herculândia	481,110	525,887	15-11-1941	
		Parnaso	515,830	533,665	15-11-1941	
		Tupã	511,190	541,811	15-11-1941	
		Universo	505,780	551,594	1- 4-1949	
		Iacrí	503,140	563,642	1- 4-1949	
		Parapuã	475,580	577,617	1- 4-1949	
		Oswaldo Cruz	451,490	587,080	1- 4-1949	
		Inúbia	454,870	597,387	20- 4-1950	
		Lucélia.....	444,140	605,364	20- 4-1950	
		Adamantina	443,170	613,432	20- 4-1950	
		Flórida Paulista	433,163	626,197	15- 5-1959	
		Pacaembú	425,203	638,564	15- 5-1959	
		Irapuru	428,412	648,750	29- 9-1959	
		Junqueirópolis	415,435	660,251	29- 9-1959	
		Dracena	396,225	671,803	30-12-1959	
		Iandara	309,700	682,871	20- 1-1962	
		Arabela (PE)	281,500	695,745	20- 1-1962	
		Panorama	269,088	709,220	20- 1-1962	
		RAMAL DE PIRACICABA:				
		Recanto	529,942	78,387	7-10-1916	
		Cilos (PE)	603,000	84,150	1-10-1924	
		Santa Bárbara D'Oeste	529,500	91,088	14- 7-1917	
Caiubi (PE)	500,300	99,615	29- 7-1922			
Tupi (PE)	511,500	105,750	29- 7-1922			
Taquaral (PE)	627,120	114,645	29- 7-1922			
Piracicaba	540,300	123,593	29- 7-1922			
RAMAL DE DESCALVADO:						
Cordeirópolis	630,064	116,965	11- 8-1876			
Remanso (PE)	677,855	126,188	4-11-1884			
Araras	611,000	134,515	10- 4-1877			

Designação das Linhas		Estações, Postos Telegráficos (PT) e Paradas (PE)	Altitudes	Posição quilométrica	Data da Inauguração
TRONCO	----- Linha singela -----	Loreto (PE)	595,000	138,780	8-12-1899
		Elihu Root (PE)	594,000	144,640	30- 9-1877
		São Bento (PE)	633,000	153,091	1-12-1885
		Leme	607,484	161,702	30- 9-1877
		Souza Queiróz	602,240	171,950	1-10-1896
		Pirassununga	631,430	185,009	24-10-1878
		Laranja Azêda (PE)	562,410	189,882	6-12-1886
		Porto Ferreira	549,410	205,394	15- 1-1880
		Butiá (PE)	606,754	216,220	15-12-1920
		Descalvado	648,120	223,773	7-11-1881
LINHA	-----	RAMAL DE SANTA CRUZ DAS MEIRAS: PAL			
		Laranja Azêda (PE)	562,410	0,000	6-12-1886
		Emas (PE)	589,000	5,882	26-11-1891
		Baguaçú	588,280	12,774	26-11-1891
		Santa Silvéria (PE)	599,000	23,865	1- 8-1892

XIII - DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA MECÂNICA

MATERIAL RODANTE E DE TRACÇÃO

- 1) - As Oficinas de Jundiá e Rio Claro trabalharam normalmente durante o ano de 1970, executando as reparações de locomotivas elétricas, diesel-elétricas, cal-deiras, carros e vagões da Companhia, bem como os demais serviços necessários à conservação dos maquinismos de suas diversas instalações.
- 2) - A existência de material de tração e rodante em 31 de dezembro de 1970, era a seguinte:

DESIGNAÇÃO	Bitola	Bitola	Bitola	TOTAL
	1,60 m	1,00 m	0,60 m	
	Em	Em	Em	
	Traf.	Traf.	Traf.	
<u>LOCOMOTIVAS ELÉTRICAS</u>				
de passageiros	40	-	-	40
de cargas	32	-	-	32
de manobras	17	-	-	17
S O M A	89	-	-	89

<u>LOCOMOTIVAS DIESEL-ELÉTRICAS</u>				
de passageiros	3	-	-	3
mistas	76	3	-	79
S O M A	79	3	-	82

OBS.

- 1ª) As locomotivas LEW ns. 765, 766 e 767, da bit. de 1,60m., em tráfego na E.F. Araraquara.
- 2ª) Não foram computadas as 7 locomotivas ALCO da bit. de ... 1,00 m. entregues p/venda à Cia. Mogiana de E. Ferro.

<u>LOCOMOTIVAS A VAPOR</u>				
de passageiros	-	-	-	-
de cargas	-	-	-	-
de manobras	-	-	-	-
mistas	-	2	-	2
S O M A	-	2	-	2

LOCOMOTIVAS

	Bitola 1,60 m	Bitola 1,00 m	TOTAL
Elétricas	89	-	89
Diesel-elétricas	79	3	82
A Vapor	-	2	2
SDMA	168	5	173

CARROS DA BITOLA DE 1,60 M

	<u>MADEIRA</u>	<u>METÁLICO</u>	<u>TOTAL</u>
Pullmans	-	7	7
Restaurantes	3	10	13
Dormitórios	8	16	24
1ª Classe	16	53	69
2ª Classe	19	70	89
Compostos (mistos)	3	-	3
1ª Classe - Restaurante	-	2	2
Poltronas - Leito	-	1	1
Inspeção - Serv. Prof. Malária	1	-	1
Reservado p/moléstias contag.	1	-	1
Reservado para doentes	2	-	2
Reservado para presos	1	-	1
Fúnebres	1	-	1
Inspeções	15	-	15
Bagagens-Correios-Bufetes	-	3	3
Bagagens-Correios	-	15	15
Bagagens	21	-	21
Correios	4	-	4
Encomendas	42	-	42
Transportes de aves	1	-	1
Transportes de servidores	1	-	1
Dormitório para Ajudantes	1	-	1
Dormitório - oficina	1	-	1
Escritório - Volante	1	-	1
Ambulatório	1	-	1
Pagadores	2	-	2
Aguardando reconstr. ou baixa	22	-	22
SQMA	167	177	344

VAGÕES DA BITOLA DE 1,60 M

	<u>MADEIRA</u>	<u>METÁLICO</u>	<u>TOTAL</u>
Transporte de animais	301	47	348
Transporte de mercadorias	276	3.832	4.108
Diversos. E.S.C.	296	65	361

	<u>MADEIRA</u>	<u>METÁLICO</u>	<u>TOTAL</u>
Transporte de pedras E.S.C..	28	60	88
Tanques para água E.S.C.....	2	14	16
Tanques p/comb. e lubrif. E.S.C.....	-	16	16
Socorros - E.S.C.....	23	-	23
Carretões p/transp. de loc. E.S.C.....	-	5	5
Aguardando reconstr. ou baixa	53	70	123
Quindaste a Vapor-Volantes..	-	14	14
Quindaste Manual-Volantes..	-	2	2
SOMA	979	4.125	5.104

XIV - DEPARTAMENTO DE ELETRICIDADE

A - ORGANIZAÇÃO

No ano de 1970, completou-se a organização divisional dos serviços elétricos, com a passagem do setor de sub-estações e Linhas de Transmissão para a execução das Divisões.

B - MANUTENÇÃO

I - Sub-estações - Correram normalmente os serviços de manutenção das sub-estações, apesar das dificuldades do setor, por falta de sub-estações e equipamentos de reserva.

II - Linhas de Transmissão - O Departamento concluiu a revisão geral da linha entre Louveira e Cordeirópolis que, sendo o trecho mais antigo, vinha apresentando muita frequência de defeitos.

A reorganização da manutenção em turmas, ao invés de pessoal distribuído, vem sendo concluída, apresentando bom resultado técnico, com economia de pessoal, As avarias mais graves têm sido reduzidas.

III - Linhas de contacto - O Departamento cuidou de dar assistência às Divisões, melhorando os serviços de instruções e fornecimento de materiais.

Tratou-se da uniformização de métodos e critérios nas Divisões, merecendo destaque o cuidado com os equipamentos e pessoal dos vagões-trolley, lubrificação da linha de contacto, atualização de desenhos e outros pontos de interesse geral, como o estudo do deslocamento da linha, em tangentes.

IV - Sinalização - Correram normalmente os serviços de manutenção nos trechos sinalizados.

V - Comunicações - Concluídas em 1970 as medidas de colocação das linhas e cabos em condições de proporcionar bom serviço.

Os cabos de entrada foram substituídos na maioria das estações, melhorando sensivelmente os níveis de transmissão e de ruído das linhas.

A manutenção dos equipamentos de carrier e centros telefônicos foi normal, proporcionando em geral bons resultados.

C - OBRAS NOVAS

I - Sub-estações - O Departamento, aguarda o recebimento das novas sub-estações de silício, já contratadas, para melhorar a condição de confiabilidade do sistema eletrificado.

Outras melhoras continuam sendo estudadas, dependendo a sua concretização, de recursos financeiros.

1 - Reforço da sub-estação de Campinas, com emprego dos equipamentos não utilizados em Duartina (fase de projeto).

2 - Nova alimentação do sistema, com sub-estação da CESP, em São Carlos (continua em estudos na CESP).

II - Linhas de Transmissão - Estudou-se a duplicação da linha entre Dois Córregos e Pederneiras, com utilização dos materiais não empregados no trecho Cabália-Duartina. A concretização tornará o trecho Dois Córregos-Bauru imune aos transtornos da avaria da linha única existente, mas depende de recursos financeiros. Está concluída a instalação externa da sub-estação de Dois Córregos para saída da nova linha.

III - Linhas de contacto

1 - Prossegue a reforma do trecho Jundiá-Campinas, com a conclusão do trecho Louveira-Vinhedo. Novos estudos visam a implantação de posteação de concreto.

2 - Variantes - foram estudadas as linhas para as variantes Santa Gertrudes-Itirapina e Bauru-Garça (Como parte do estudo econômico da eletrificação Bauru-Marília).

A instalação da variante Boa Vista-Hortolândia foi concluída. Estão concluídas as aquisições para a variante Santa Gertrudes-Itirapina, cuja execução depende de recursos financeiros.

IV - Sinalização

1 - CTC São Carlos-Barrinha - continua em obras o trecho Rincão-Barrinha, na dependência de serviços da Via Permanente.

2 - CTC em Dois Córregos - foram executados os serviços de instalação, anexando-se o pátio ao CTC Itirapina-Bauru.

3 - Cancelas automáticas - foram instaladas cancelas, em Jaú, Dois Córregos e Americana.

4 - Estudos - prosseguem os estudos para o CTC Bauru-Marília e para o CTC Itirapina-São Carlos e Barrinha-Bebedouro.

5 - Variantes - concluída a sinalização na variante Boa-Vista-Hortolândia.

V - Comunicações

1 - Seletivo - Foi instalado nos trechos Rincão-Colômbia e Tupã-Panorama.

No trecho Jundiaí-Campinas foi instalada uma nova linha em cobre.

2 - Estudos - reformas dos centros telefônicos em Campinas, Jundiaí e São Paulo e instalação de rede telex - dependem ainda de recursos financeiros.

3 - Variantes - concluída a instalação na variante Boa Vista-Hortolândia. Aquisição do material para variante Baurú-Garça, e iniciada a construção na variante Santa Gertrudes-Itirapina.

XV - DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES

Os transportes da Companhia correram com normalidade durante o ano de 1970.

O número de passageiros transportados, a tonalagem de bagagens, encomendas e cargas e o número de telegramas expedidos durante o ano de 1970, bem como os mesmos dados referentes aos 5 anos anteriores, constam do seguinte quadro:

Ano	Passageiros (mil)	Bagagens (mil)	Encomendas (mil)	Telegramas (mil)
1965	10.876.579	502.886	69.286	541.710
1966	10.075.995	486.534	62.940	500.339
1967	10.751.115	474.356	59.275	457.285
1968	10.055.150	214.262	24.093	251.789
1969	10.203.360	169.332	19.280	209.782
1970	9.030.825	92.706	15.587	171.390

Ano	T. de Bag. (mil)
1965	993.600.002
1966	812.279.003
1967	677.450.795
1968	873.771.085
1969	810.191.132
1970	656.958.106

ANOS	PASSAGEIROS (qde:)	ANIMAIS (qde)	BAGAGENS E ENCOMENDAS (t)	CAFÉ (t)	MERCADORIAS DIVERSAS (t)	TELEGRAMAS (qde)
1965	10.876.579	521.880	49.284	381.749	2.880.275	81.697
1966	10.073.998	426.331	42.940	300.339	2.532.087	64.419
1967	10.711.145	271.354	29.276	231.825	2.041.570	45.326
1968	10.015.430	213.342	21.099	251.769	2.565.217	35.259
1969	10.248.320	163.312	18.280	200.782	2.663.580	22.557
1970	9.610.423	92.408	16.587	175.590	2.534.450	61.192

O trabalho realizado pelos trens de passageiros e de carga, no mesmo período, pode ser avaliado pela quantidade de toneladas quilômetros de peso útil transportado, como relacionado abaixo:

ANOS	T. Km. útil
1965	991.600.042
1966	812.279.043
1967	679.454.795
1968	873.771.484
1969	840.181.112
1970	832.368.446

XVI - DEPARTAMENTO COMERCIAL

- 1 - Em março de 1970, com aprovação dos poderes competentes, foi efetuada uma elevação tarifária da ordem de 25% para as tarifas de mercadorias, e da ordem de 30% para a de passageiros, com o intuito de acompanharmos os índices de desvalorização monetária e atualizarmos nossos preços.
- 2 - Estabeleceu-se um incentivo tarifário às firmas que se utilizassem da ferrovia para suas exportações, com resultados bastante animadores.
- 3 - Criaram-se condições tarifárias para iniciar o transporte de automóveis 0 km em vagões especialmente adaptados pelas oficinas.
No período de julho de 1970 a 31/12/70 transportou-se perto de 2.370 veículos que proporcionaram frete de Cr\$ 136.452.16.
- 4 - Com o aluguel e reforma de 10 e mais 5 vagões tanques da Esso, e com o empréstimo de 4 vagões tanques da S.J., criaram-se condições tarifárias favoráveis ao transporte de óleos vegetais, conseguindo-se em seguida a conquista do mercado. No período de janeiro a julho, trabalhou-se com 10 vagões apenas, tendo sido transportadas 4.800 toneladas de óleo aproximadamente.
A partir de agosto, passou-se a operar com 18 vagões, tendo dessa data até dezembro transportado 2.086 toneladas de óleo com frete arrecadado de Cr\$ 54.091,28.
- 5 - Continuou-se a oferecer condições extras de armazenamento para cafés, acompanhado de incentivo tarifário.
- 6 - Transporte de lenha: Para essa mercadoria tivemos um aumento sensível de transporte, determinado pela política da Diretoria Comercial relativa à venda da lenha de seus hortos florestais, obrigando aos proponentes o transporte ferroviário do produto adquirido. Foram celebrados contratos de venda e transporte com diversas indústrias de papel e celulose, um dos quais envolvendo grandes quantidades.
- 7 - Em 1970 prosseguiram os estudos e execução das obras destinadas ao baldeio de cimento a granel, para atendimento às obras da Central Elétrica de Furnas, em Colômbia e Marimondo; no ponto de entroncamento entre a Cia. Mogiana e a C.P., nossa estação de Passagem, foram modificados os desvios de forma a facilitarem a troca de truques de bitolas diferentes. Foram executadas as necessárias adaptações, tanto nos truques disponíveis de bitola larga, como nas pranchas da bitola estreita. Os macacos elétricos necessários a essa operação foram encomendados à Indústria Nacional, pela Central Elétrica de Furnas mediante um sistema razoável de financiamento; ao final das obras esse equipamento reverterá à propriedade da C.P.
- 8 - Lamentavelmente não nos foi possível ainda dotarmos o pôrto de Panorama com um desvio ferroviário e sugadores para o recebimento de mercadorias a granel; entretanto, foi construído, junto à estação de Panorama, um sistema para o transbordo direto, por gravidade, de mercadorias a granel, de caminhões para vagões. Embora não tenha possibilitado o transporte de granéis desde as regiões produtoras até o destino. Grande São Paulo, permitiram o transporte a granel, a partir de Panorama com economia de embalagens. Em consequência desse melhoramento e de uma maior produção, principalmente de trigo, tivemos sensível aumento de transportes exportados por aquela estação.

QUADRO ESTADÍSTICO

GÉNEROS	1 9 6 9			1 9 7 0		
	TONELADAS	T. km. (milhões)	Frete (R\$ (milhares)	TONELADAS	T. km. (milhões)	Frete (R\$ (milhares)
Açúcar	459.762	108,2	4.143,0	351.797	87,9	4.947,3
Algodão	124.238	37,2	1.148,0	100.898	27,7	1.027,2
Adubo	222.782	53,8	1.760,0	197.727	46,6	1.887,6
Café	200.782	57,0	1.694,0	175.590	53,0	2.282,5
Cimento	57.338	9,0	351,0	60.743	8,4	445,4
Farinha trigo	43.396	12,5	402,0	36.235	10,1	415,1
Ferragens	205.839	72,8	1.584,0	197.743	72,0	2.515,7
Gasolina	307.560	54,5	2.341,0	274.375	49,5	3.172,6
Laranjas	66.110	20,4	650,0	59.523	19,5	720,4
Milho	160.474	51,8	1.325,0	292.598	99,2	2.864,6
Óleo combustível	123.992	20,3	677,0	126.159	20,6	997,3
Óleo diesel	265.144	58,9	1.998,0	284.531	63,8	3.129,7
Querosene	1.025	0,09	4,7	888	0,07	4,6

COMPORTAMENTO RELATIVO

1) ACÚCAR

O Transporte de açúcar no ano de 1970 deveu-se à grande quantidade de açúcar demerara exportado pelo pôrto de Santos.

O açúcar cristal, face à nova política de comercialização adotada pelas Refinadoras e face à política tarifária das emprêsas rodoviárias para conquista dêsse mercado, sofreu violenta redução nas quantidades transportadas, o que não permitiu que fôsse superado o índice de 1969.

2) ALGODÃO

A diminuição na quantidade transportada do algodão, deveu-se em parte ao desvio dêsse produto, quando procedente da NOB para as linhas da E.F. Sorocabana ou rodoviário. Por outro lado, a reação do mercado interno reduziu as quantidades exportadas e conseqüentemente a nossa participação.

3) ADUBO

A queda no transporte prendeu-se em grande parte à política tarifária adotada pelas emprêsas rodoviárias, mantendo ou reduzindo tarifas em relação as nossas, já que se trata, tanto num caso como em outro, de um transporte de retôrno.

4) CAFÉ

A safra 70/71 foi acentuadamente mais reduzida que a anterior. Além disso uma política externa de comercialização provocou uma retração da exportação do produto. De qualquer forma, para os cafés particulares que demandam aos portos, foi mantida a mesma porcentagem de participação obtida em 1969.

5) CIMENTO

Houve um acréscimo em relação ao ano anterior com o surgimento de um transporte nôvo, de Itaú (C.M.) a Colômbia (C.P.), destinado às Centrais Elétricas de Furnas, para as obras de Pôrto Colômbia. Esse transporte foi iniciado em meados de 1970 e dá-nos em média 4.000 toneladas mensais.

6) FARINHA DE TRIGO

A queda foi determinada pela interferência das emprêsas rodoviárias num transporte tipicamente de retôrno.

Além disso, a fragilidade da embalagem vinha provocando perda do produto, principal motivo de reclamação dos usuários.

7) FORRAGENS

Houve uma queda de produção das matérias primas (amendoim, soja, etc...), provocando, inclusive, a paralização de pequenas indústrias, fatores êstes que contribuíram na queda do transporte.

8) GASOLINA

Houve insuficiência do produto em Utinga, e uma grande parte quando destinado a Campinas principalmente, provinha da Refinaria de Betim, cujo transporte é efetuado por caminhões.

9) LARANJA

A queda deveu-se a intensificação do consumo interno, cujos transportes se destinam principalmente para o CEASA, local inacessível em condições tarifárias competitivas com o sistema rodoviário.

Outro fator é a intensificação da produção de sucos, com o surgimento de outras indústrias no ramo. Por consequência, em 1970, tivemos uma participação maior no transporte de sucos.

10) MILHO

A produção foi bastante superior à safra anterior, ocasionando um maior excedente para a exportação, cujo transporte ferroviário é praticamente obrigatório.

Poderíamos até ter participado em maior escala desse transporte, não fôra a insuficiência de armazéns na área portuária e os maiores incentivos fiscais oferecidos pelo Governo do Paraná, para as exportações através do porto de Paranaguá. A consequência dessa exportação através de Paranaguá foi a de que muitos navios eram ali parcialmente carregados e encaminhados a Santos, apenas para serem completados, não liberando espaços nos armazéns, já insuficientes.

Houve determinado período do ano em que contávamos com cerca de 1.300 vagões carregados entre Jundiaí e Santos. Tínhamos em disponibilidade ainda grande número de vagões e o produto para transportar, mas estávamos impossibilitados de autorizar novos carregamentos para não agravarmos o congestionamento existente em Santos.

11) ÓLEO COMBUSTÍVEL E DIESEL

O aumento foi em consequência de uma maior demanda do mercado consumidor.

Cabe esclarecer ainda, que as estatísticas referentes ao ano de 1970, contrariamente às dos anos anteriores, encerraram-se com os transportes executados até o dia 15 de dezembro.

XVII - DEPARTAMENTO DA CONSERVAÇÃO DA LINHA

I - Graças ao esforço e dedicação do pessoal da Via Permanente, puderam ser mantidos a segurança e o conforto da circulação dos trens, nas diversas vias férreas em tráfego, na extensão de 1.269,805 quilômetros de linha principal e 450,000 quilômetros de desvios.

II - No fim do corrente ano, ficou concluído a metade dos serviços do 1º ciclo das Revisões Integrais (R.I.) no trecho de linha compreendido entre o km 297-Pederneiras e km 340 - Bauru, 3ª seção do Departamento Divisionário da 3a. Divisão, onde, com esta experiência, podemos dizer que ficou consolidada a racionalização do sistema de conservação de via férrea, preconizado pela SCFRERAIL.

III - Tiveram, também, continuidade, os serviços de substituição de trilhos gastos, do tipo 45 kg/m, nas curvas da linha, a cargo do Departamento Divisionário da 3a. Divisão, situadas ao longo do trecho Bauru - Garça, por trilhos do mesmo tipo, soldados em barras de 30 a 35 metros de comprimento, aproximadamente, porém em melhores condições de uso.

IV - O serviço de lastramento da linha passou a ser intensificado no último trimestre do corrente exercício, com o arrendamento das Pedreiras de Tatu e São Carlos, que, de acordo com contrato firmado, produziram e entregaram a C.P., no citado trimestre 1.900 m/3 de pedra britada. Assim sendo, foram reforçados e reforçados diversos trechos de linha, esparços, inclusive dada continuidade aos serviços de reforço do sub-lastro no trecho de linha Adamantina a Panorama.

V - De acordo com contrato firmado, a Cia. Paulista cedeu gratuitamente à Cia. Mogiana de Estradas de Ferro, para uso durante o prazo de 20 anos, o Ramal de Pontal - trecho Passagem a Pontal, compreendendo a linha principal e desvios, e outras instalações existentes, além do Depósito de Pontal com seus equipamentos e ferramentas.

VI - Com a cessão gratuita da extensão de Via Permanente do Ramal de Pontal, bit. de 1,00m, à C.M., pelo prazo de 20 anos, passa a Cia. Paulista a figurar com a extensão de 1.269,805 km de linhas principais da bitola de 1,60 m, inclusive 44,042 km de linha dupla.

XVIII - DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL

Damos a seguir a relação de Obras no exercício de 1970.

Obras concluídas:

- 1º) Variante de Boa Vista a Hortolândia, com 7,480 quilômetros de extensão.
- 2º) Variante em Guataparã, entre os Km 295+931,50 m e Km 297+404,00 m, em decorrência da construção da nova ponte (concluída) sobre o rio Mogi-Guaçu, em substituição à ponte metálica, parcialmente condenada.

Obras em andamento:

- 1º) Variante de Santa Gertrudes a Rio Claro e Itirapina, com a extensão de 44 quilômetros.

- 2º) Variante de Bauru a Garça, com a extensão de 70 quilômetros.
- 3º) Reforma e ampliação da estação de Tupã, em fase de conclusão.
- 4º) Construção da variante de Campinas a Hortolândia, com duplicação da linha de Campinas a Boa Vista.
- 5º) Ampliação e reforma da estação de Barretos.

Obras em estudo:

- 1º) Linha de Louveira a Quitaúna, em São Paulo, com a extensão de 58 quilômetros. Este estudo foi feito sobre levantamento aerofotogramétrico, restituído em escala de 1:10.000 e curvas de nível de 10 em 10 metros.
- 2º) Linha de Hortolândia a Santa Gertrudes, com a exploração locada por métodos clássicos de topografia, com a extensão de 63 quilômetros, completando o programa de Campinas a Itirapina.
- 3º) Linha de Itirapina a São Carlos, com a extensão total de 30,5 quilômetros. Este estudo também foi feito sobre levantamento aerofotogramétrico, restituído em escala de 1:10.000 e curvas de nível de 10 em 10 metros.
- 4º) Reconhecimento da nova linha de São Carlos a Bebedouro, numa extensão total de 148 quilômetros, com 44 km de encurtamento sobre a linha atual.
- 5º) Reconhecimento da nova linha de Itirapina a Pederneiras, com a extensão total de 113 quilômetros, com 15 km de encurtamento sobre a linha atual.
- 6º) Ligação Guataparã a Ribeirão Preto, na extensão de 51 quilômetros, estudo feito com métodos clássicos de topografia.
- 7º) Ligação de Sumaré a Paulínia (REPLAN) com a extensão de 19 quilômetros, estudo feito com a exploração locada.
- 8º) Melhoramentos do traçado de Jundiaí a Campinas, projeto elaborado há mais de 20 anos e que precisa ser reformulado.

XIX - DEPARTAMENTO DE MATERIAIS

1. - DIVISÃO DE COMPRAS.

Além de desenvolver as atividades normais, prosseguiu a Divisão de Compras na execução do plano de reorganização dos seus serviços, tendo transferido para outras dependências os serviços de Compras no Exterior, para propiciar melhores acomodações a ambos os escritórios.

1.1 - Compras no País.

1.1.1 - Adotados novos impressos para controle de despesa, onde são registradas as importâncias no respectivo mês em que recai o vencimento do pagamento, de cada pedido, dentro das diversas verbas.

1.1.2 - Estabelecido novo fluxograma e novo sistema de arquivo para correspondência e protocolo, referentes a pedidos, permitindo a pronta identificação e levantamento de processos.

1.1.3 - O valor das encomendas colocadas em 1970 foi inferior ao do ano anterior, como seja:

<u>Verba</u>	<u>1969</u> Cr\$	<u>1970</u> Cr\$
Custeio	13.095.592,85	18.705.710,05
Investimento ...	<u>23.857.192,89</u>	<u>5.335.733,04</u>
Total	<u>36.952.785,74</u>	<u>24.041.443,09</u>

1.1.4 - Organizado o arquivo de acompanhamento de concorrências, adotando-se "Quadro de controle visual", a fim de permitir informações rápidas sobre o andamento das mesmas.

1.1.5 - Conclusão da reorganização do código de fornecedores, utilizando-se o sistema numérico, que permite maior facilidade na perfuração de cartões pela Divisão de Processamento de Dados.

1.1.6 - Continuou-se a reorganização do cadastro de fornecedores, tendo-se emitido e distribuído as cédulas de identidade, plastificadas, às firmas inscritas. Acha-se no final a classificação das firmas inscritas segundo a linha de materiais que fornecem.

1.1.7 - Iniciou-se a realização de testes de qualidade, em determinados materiais, antecipadamente, para concorrências e atendimento de pedidos.

1.2 - Compras no Exterior.

As despesas efetuadas, decorrentes de aquisição de material importado, foram as seguintes:

Custeio	Cr\$ 1.534.946,53
Investimento	Cr\$ 24.855.224,11
Direitos e despesas portuárias..	Cr\$ <u>668.059,03</u>
Total	Cr\$ 27.058.229,67

2. - DIVISÃO DO ALMOXARIFADO.

Principais aquisições e suprimentos.

2.1 - Dormentes.

Damos a seguir o movimento de dormentes registrado na Divisão do Almoarifado no ano de 1970:

<u>Histórico</u>	<u>1969</u> <u>Dormentes</u>	<u>1970</u> <u>Dormentes</u>	<u>1969</u> <u>Importância</u> Cr\$	<u>1970</u> <u>Importância</u> Cr\$
Estoque em 1º jan.	97.524	88.119	875.306,33	985.825,32
Aquisição.....	<u>186.835</u>	<u>89.384</u>	<u>1.987.100,87</u>	<u>1.056.768,48</u>
Soma.....	284.359	177.503	2.862.407,20	2.042.593,80
Consumo.....	<u>196.240</u>	<u>113.738</u>	<u>1.876.581,88</u>	<u>1.311.790,99</u>
Estoque em 31 dez.	88.119	63.765	985.825,32	730.802,81

Como pode ser verificado o total dispendido em 1970 na compra de dormentes foi inferior ao do ano de 1969.

2.2 - Óleo Diesel.

A aquisição e o consumo de óleo Diesel, em 1970, foram os seguintes:

<u>Histórico</u>	<u>1969</u> <u>Litros</u>	<u>1970</u> <u>Litros</u>	<u>1969</u> <u>Importância</u> Cr\$	<u>1970</u> <u>Importância</u> Cr\$
Estoque em 1º jan.	657.637	935.962	107.615,72	259.609,94
Aquisição.....	<u>12.756.291</u>	<u>14.767.874</u>	<u>3.491.387,63</u>	<u>4.736.701,31</u>
Soma.....	13.413.928	15.703.836	3.599.003,35	4.996.311,25
Consumo.....	<u>12.477.966</u>	<u>13.299.721</u>	<u>3.339.393,41</u>	<u>4.310.999,45</u>
Estoque em 31 dez.	935.962	2.404.115	259.609,94	685.311,80

2.3 - Suprimento.

No ano de 1970, o suprimento efetuado pelo Almojarifado atingiu a importância de Cr\$ 23.801.256,67, inferior, portanto, à do ano anterior, de Cr\$ 42.823.706,54.

2.4 - Vendas.

A venda de material inservível alcançou, em 1970, montante superior ao do ano anterior, ou seja:

1969 = Cr\$ 855.891,25
1970 = Cr\$ 931.411,59

XX - DEPARTAMENTO FLORESTAL

Constitui-se o Departamento Florestal de 18 hortos florestais distribuídos em diversas localidades servidas pela ferrovia, totalizando 24.301,49 hectares de terras, ou 10.041,93 alqueires paulistas que custaram à Companhia Cr\$ 7.200,85 o que dá por hectare o preço médio de Cr\$ 0,296.

Além da área cultivada com eucaliptos, coníferas e outras, cereais, café e laranjas existem áreas vagas, arrendadas, áreas de varzeas, áreas com pastagens, com estradas, carreadores e outras benfeitorias.

Com os diversos cortes de eucaliptos e outros fatores há, atualmente, cerca de 14 milhões de árvores.

Preocupada com a crescente dificuldade da obtenção de dormentes para a ferrovia e, também, para o atendimento de matéria prima, a Diretoria resolveu determinar o plantio de mais 2 milhões de eucaliptos, sendo que, 1 milhão foram plantados em 1969 e outro milhão em 1970, devendo prosseguir essa providência nos exercícios seguintes.

Há a notar a experiência feita do plantio com adubação que apresenta os melhores resultados, havendo com 14 meses árvores de 6,00m de altura e 8 cm de diâmetro.

XXI - PESSOAL

O Exmo. Sr. Governador do Estado, considerando a elevação crescente do custo de vida, autorizou, pelo Decreto-Lei nº 215, de 3 de abril de 1970, nova esca

la de vencimentos com melhoria salarial do funcionalismo das Ferrovias de Administração direta e indireta do Estado.

NÚMERO DE FUNCIONÁRIOS

DATA	ATIVOS	INATIVOS (Aposentados)	PENSIONISTAS	TOTAL
31.12.69	11.159	7.697	4.611	23.467
31.12.70	<u>10.745</u>	<u>7.903</u>	<u>4.826</u>	<u>23.474</u>
Variações	(-) 414	(+) 206	(+) 215	(+) 007
	<u>(-) 3,71%</u>	<u>(+) 2,67%</u>	<u>(+) 4,66%</u>	<u>(+) 0,03%</u>

XXII - DIVISÃO DE ABASTECIMENTO

Com a transformação dos diversos armazéns de fornecimento de gêneros alimentícios no sistema de super-mercado, de que se deu notícia nos Relatórios anteriores, os serviços afetos à essa Divisão apresentaram dados considerados satisfatórios no exercício de 1970.

O valor do estoque de mercadorias nos diversos armazéns e farmácias desta Divisão, era de Cr\$ 2.551.373,11 em 31/12/1970.

DATA	ESTOQUE	VALOR
31.12.69	1.500.000,00	1.500.000,00
31.12.70	1.551.373,11	2.551.373,11

XXIII - ADMINISTRAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA

De acôrdo com o Decreto-Lei de 18/9/69 e Lei de 10/12/70, do Exmo. Sr. Governador do Estado, foi o Poder Executivo autorizado a constituir e organizar 3 (três) sociedades de economia mista, entre as quais, a Estrada de Ferro Araraquara sob a denominação de Estrada de Ferro Araraquara S.A. Assim, já a partir de 1º de janeiro de 1971 essa ferrovia começou a funcionar, com a nova denominação, como entidade desmembrada do Estado, tendo sido, conforme escritura de constituição de Sociedade Anônima, lavrada em notas do 16º Cartório de Notas da Capital em 31/12/70, constituída a seguinte Diretoria com mandato provisório até a data da realização da primeira Assembléia Geral Extraordinária: Diretor-Presidente, Cel. Walfrido de Carvalho, Diretor Superintendente, Dr. Jader Lessa Cesar e para Conselho Fiscal, para funcionar durante a gestão da primeira Diretoria, os Srs. Drs. José Sampaio Meirelles, Fernando Dória Passos, José Natale, Nicolau Lagrota Jr. e Oswaldo Giuntini, como Membros Titulares e como Suplentes os Srs. Drs. Walter Passos de Jesus, Luiz Renato Santos, José Hernândes Penna, Marcello Cassiani e Orlando Carlos Gandolfo, cessando assim, a administração pela CPEF, a partir de 31 de dezembro de 1970.

A gestão da administração da Estrada de Ferro Araraquara, de acôrdo com o contrato assinado em 07/12/67 com a Secretaria de Estado dos Negócios dos Transportes, durante o ano de 1970 correu normalmente.

Damos a seguir, em resumo, as informações relativas à essa ferrovia.

ANO	RECEITA Cr\$	DESPESA Cr\$	DEFICIT Cr\$	COEFICIENTE DE TRAFEGO %
1966	4.317.039,43	12.753.001,68	8.435.962,25	295,41
1967	5.067.816,23	15.270.755,68	10.202.939,45	301,32
1968	6.965.216,60	19.266.657,07	12.301.440,47	276,61
1969	8.857.993,91	23.071.483,16	14.213.489,25	260,45
1970	11.468.807,34	27.764.666,48	16.295.859,14	242,08

NOTA: - Na despesa apontada acima está excluída a complementação a Aposentados e Pensionistas, cujos totais damos a seguir:

ANO	Cr\$
1966	3.241.810,06
1967	4.598.407,79
1968	5.336.284,18
1969	6.260.950,51
1970	7.321.646,54

a) - Numerário recebido do Tesouro do Estado, de 1966 a 1970:

ANOS	CUSTEIO Cr\$	INVESTIMENTO Cr\$	TOTAL Cr\$
1966	13.693.267,81	2.500.000,00	16.193.267,81
1967	15.939.864,39	1.000.000,00	16.939.864,39

ANOS	CUSTEIO Cr\$	INVESTIMENTO Cr\$	TOTAL Cr\$
1968	18.414.424,05	1.090.000,00	19.504.424,05
1969	21.143.622,19	785.000,00	21.928.622,19
1970	25.624.365,48	1.925.378,00	27.549.743,48

b) - Número de funcionários existentes

DATA	ATIVOS	APOSENTADOS	PENSIONISTAS	TOTAL
31/12/68	3.209	1.046	627	4.882
31/12/69	3.186	1.018	652	4.856
31/12/70	3.082	1.056	689	4.827

c) - Os investimentos em Conta de Capital, de 1966 a 1970, pela Estrada de Ferro Araraquara, constam do Quadro anexo.

RELATÓRIO DAS ATIVIDADES DESENVOLVIDAS PELA
COMPANHIA PAULISTA DURANTE O QUADRIÊNIO 1967/1970.

Com o ofício SD.73/71, de 18/1/71, a Diretoria encaminhou ao Exmo. Sr. Secretário de Estado dos Negócios dos Transportes, o seguinte Relatório datado de 31/12/70, em forma sucinta dos principais fatos, obras, medidas e empreendimentos julgados dignos de destaque, ocorridos durante os anos de 1967 a 1970:

INTRODUÇÃO

Ao assumir a direção da COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO, em fevereiro de 1967, sentiu a Diretoria então eleita, através de um contato inicial, que a empresa, por motivos que demandariam maior investigação, não pôde acompanhar o progresso dos últimos 25 anos, nos setores administrativos e operacionais.

Desatualizando-se, perdeu a condição de competição com o agressivo meio de transporte - o caminhão - que surgia em nova situação e viu assim aumentar, aos poucos, até atingir proporções assustadoras, o seu deficit operacional.

Sentiu a Diretoria a necessidade de estudo acurado que lhe permitisse propor medidas a curto, médio e longo prazo, capazes de mudar e inverter a situação da COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO, inegavelmente um orgulho do Estado de São Paulo.

A desatualização se evidenciava, principalmente, nos setores operacional, técnico-administrativo e comercial, agravada por um regime de trabalho híbrido e por um deficiente programa de treinamento de pessoal, o que levou a Diretoria, como primeira iniciativa prática, a conseguir graciosamente, através do Departamento de Comércio Americano, a vinda de uma Missão especializada, para uma análise da situação e recomendações pertinentes.

A Missão, de alto gabarito e composta de diretores de entidades americanas ligadas ao setor ferroviário, esteve em São Paulo em junho de 1967, visitou as instalações da Companhia, viajou em suas linhas, estudou os planos existentes e apresentou um relatório que, além de confirmar a impressão inicial colhida pela Diretoria recém-eleita, continha apreciações e recomendações objetivas, muitas delas posteriormente postas em execução, dentro das possibilidades da empresa e das limitações existentes.

Foi possível concluir, a essa altura, quais as causas mais importantes da desatualização encontrada e quais os principais problemas básicos com que se defrontavam os vários setores da administração.

PROGRAMA DE AÇÃO DESENVOLVIDO

Com vistas ao objetivo primordial de uma estrada de ferro, que é transportar, eficientemente, proporcionando aos usuários serviço da melhor qualidade e identificado o campo onde iria atuar, achou-se a Administração credenciada a desenvolver uma ação prática buscando alcançar condições favoráveis a uma melhoria geral da empresa.

Essa ação se concretizou através de medidas e providências adotadas sob a supervisão e coordenação da Presidência, pelas várias Diretorias que constituem a administração superior da COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO, atuando cada Diretoria, como parte de uma equipe, dentro do campo específico de sua atividade.

Antes de iniciar a exposição sucinta do que foi realizado em cada setor, torna-se imperioso consignar algo sôbre a colaboração do Governo do Estado, a comemoração do Centenário da Companhia e o convênio pelo qual a Estrada de Ferro Araraquara passou à administração da PAULISTA.

COLABORAÇÃO DO GOVERNO DO ESTADO

Durante o quadriênio não faltou à Administração o apoio decisivo do Governo, manifestado através da Secretaria dos Transportes, a qual, desde o início, preocupada com a necessidade de uma análise profunda das ferrovias estaduais, estudou e contratou, através da COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO, os trabalhos da "Societé Française D'Études et de Realisations Ferroviaires - SOFRERAIL", para pesquisar, analisar os problemas, recomendar e implantar medidas que permitissem a atualização das ferrovias do Estado.

O contrato inicial foi assinado a 22 de março de 1968, posteriormente a ditado em 9 de setembro de 1969, pelos valores de Cr\$ 4.329.253,28 e Cr\$ 3.545.354,25, respectivamente.

Sua atuação se estendeu a quase todos os aspectos da atividade da empresa, sendo que algumas das recomendações feitas foram implantadas e apresentaram resultados positivos.

Outras, deixaram de ser aplicadas, ou por dificuldades financeiras, ou por entraves no entrosamento com outras ferrovias paulistas e com a Rede Ferroviária Federal.

Posteriormente, em junho de 1970, a Secretaria dos Transportes contratou, também, com a firma "MONTOR - Montreal Organização Industrial e Econômica S.A.", pela quantia de Cr\$ 157.365,00, uma pesquisa de mercado que está sendo executada e que era uma das principais recomendações feitas à PAULISTA pela Missão Americana e sem a qual, no entender da Missão, não seriam possíveis planejamentos dos melhoramentos a introduzir.

CENTENÁRIO DA COMPANHIA

A COMPANHIA PAULISTA comemorou com grandes festividades em 30 de janeiro de 1968 o centenário de sua fundação.

Criada que foi em 30 de janeiro de 1868 sob os auspícios do então Presidente da Província, Conselheiro Joaquim Saldanha Marinho, a par de constituir o marco assinalável na marcha do progresso nacional, representou o primeiro passo da emancipação política do Brasil, tendo sido a primeira empresa organizada no País, que se valeu exclusivamente de recursos obtidos nos limites de nossas fronteiras. Paulista foi todo o seu capital, como paulistas foram seus primeiros acionistas. São Paulo, numa quadra em que poucos eram os recursos do Império, mas mais reduzidos os da Província, deu mostras do espírito pioneiro de sua gente, revitalizando o espírito bandeirante dos Paulistas.

Esse acontecimento que, se é uma página na História do Brasil, é um penão de glória para São Paulo - merecia ser comemorado, como o foi, com o mais assinalado destaque, para o que teve o alto patrocínio do Exmo. Sr. Governador do Estado a quem foi confiada a Presidência da Comissão de Honra das celebrações dessa grata efeméride.

ADMINISTRAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA

Os Governos Federal e do Estado de São Paulo estão empenhados na realização de uma política que vise recuperar as ferrovias nacionais, técnica e administrativamente.

Seguindo tão oportuna diretriz, o Governo do Estado de São Paulo, pelo Decreto nº 48.028, de 29 de maio de 1967, resolveu transferir para a COMPANHIA PAULISTA a Administração da Estrada de Ferro Araraquara, determinando no mesmo Decreto a assinatura, oportunamente, do termo de contrato para a operação e uso dos bens do serviço ferroviário, da referida Estrada.

Essa situação se manteve durante o quadriênio, sendo que somente a 31 de dezembro de 1970, com a transformação da Estrada de Ferro Araraquara em sociedade de anônima, readquiriu esta a sua autonomia.

Mostrar-se-à, a seguir, o que foi realizado em cada setor, durante o quadriênio 1967/1970.

DIRETORIA SECRETARIA-GERAL

Estatutariamente, ao Vice-Presidente da Companhia compete conduzir a Diretoria Secretaria-Geral, responsável pela administração geral da empresa, envolvendo os assuntos financeiros e contábeis, patrimoniais, legais e administrativos em geral.

Para o desempenho das tarefas decorrentes, conta a Diretoria Secretaria-Geral com a colaboração dos Departamentos de Patrimônio e Cadastro, Legal e de Finanças, além do Escritório Central e de cuja atividade destacam-se os seguintes itens, analisados por departamento.

DEPARTAMENTO DE PATRIMÔNIO E CADASTRO

BENS DA COMPANHIA

Independentemente das ações expropriadas e cujo valor é objeto de demanda, o ESTADO é proprietário de 53,73% das ações sendo, portanto e incontestavelmente, o acionista majoritário da empresa.

Situação essa que não impediu antigos proprietários de ações de promoverem demanda judicial contestatória, o que levou a Procuradoria Geral do Estado a emitir parecer segundo o qual, mediante aprovação da Assembléia Geral da Companhia, alguns de seus bens poderiam ser vendidos.

A medida foi pleiteada pela Diretoria principalmente tendo em vista os ramais extintos, de difícil manutenção após o arrancamento da linha.

Assim, poderá a Administração, se o julgar conveniente, colocá-los à venda, mediante licitação, evitando a ocupação indevida e a depredação de imóveis de propriedade da Companhia.

CADASTRAMENTO DE BENS

Com as modificações administrativas impostas pela passagem do controle da Companhia, de particulares para o Estado, como sócio majoritário, deve ter havido uma descontinuidade administrativa que interrompeu o cadastramento dos bens da PAULISTA.

A tarefa foi agora retomada, no Departamento de Patrimônio e Cadastro e se acha em bom andamento, mas ainda demandará mais de ano até ser completada, se não houver interrupção alguma.

Ficará, dest'arte, a administração habilitada a tomar medidas de caráter patrimonial ou financeiro que julgar adequadas, impossíveis sem a posse dos elementos necessários.

DEPARTAMENTO LEGAL

No sentido de dar maior desenvolvimento ao setor legal da Companhia, empenhado em número elevado e crescente de causas, a Diretoria procedeu à reestruturação do Departamento Legal, criando 3 Divisões e 5 Sub-Divisões. Contratou, pelo regime exclusivo da CLT, 10 advogados, para suprir vagas existentes (5) e dar ao órgão

melhor aparelhamento de pessoal. Além disso, em casos excepcionais e específicos, de acordo com o próprio Departamento Legal, contratou a defesa de algumas causas com escritórios de advocacia, por necessidade e interesse da empresa.

DEPARTAMENTO DE FINANÇAS

De necessidade imprescindível, foi criado em 10 de novembro de 1966 e compreende a Contabilidade, os Serviços de Contadoria e a Divisão de Processamento de Dados, que engloba os serviços de estatística.

Embora haja ainda muito a ser feito, foi dado o primeiro passo e os resultados já se fazem sentir, aliviando a sobrecarga que pesava, ou sobre a Chefia do Escritório Central, ou sobre a Secretaria Geral.

ADMINISTRAÇÃO E ORGANIZAÇÃO

Seguindo diretrizes baixadas pela Secretaria dos Transportes, desenvolveu-se um grande esforço para atualizar o sistema administrativo-contábil-financeiro da COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO.

Assim é que se procurou desenvolver um programa firme e progressivo para melhorar a posição de controle administrativo, contábil e financeiro, com as seguintes medidas:

- a) - Instalação de um computador IBM/1401, liberado pela Estrada de Ferro Sorocabana, uma vez que foi instalado naquela Ferrovia um computador IBM/360.

Desta forma, sem as despesas dos encargos iniciais, a COMPANHIA PAULISTA passou a operar o computador IBM/1401, a partir de 31 de janeiro de 1968, que excelentes serviços vem prestando, em auxílio, principalmente, do Departamento de Pessoal, do Departamento de Materiais e do Departamento de Finanças, na execução de folhas de pagamento, no controle de materiais e em tarefas correlatas à Contabilidade.

As informações que já presta, e em tempo de serem utilizadas, representam uma contribuição notável do equipamento instalado, para a melhoria do serviço.

Reduziu-se de 100 homens o pessoal que era utilizado no antigo sistema Hollerith.

Folhas de pagamento, que eram elaboradas em 10 dias, passaram a sê-lo em 24 horas. Listagem de materiais, almanaques, levantamentos de pessoal, balancetes e inúmeras outras informações hoje prestadas pela Divisão de Processamento de Dados, inaugurada pelo Sr. Governador do Estado a 30 de janeiro de 1968, justificam sobejamente a medida que de há muito era cogitada por administrações anteriores.

- b) - Foi, também, desenvolvido um esforço no sentido de melhorar o padrão técnico dos serviços de Contabilidade e da Contadoria, introduzindo-se sistemas de trabalho racionais, tais como, a mecanização de escrituração contábil e modificações nas rotinas de trabalho, desses dois importantes órgãos de controle contábil.

SITUAÇÃO FINANCEIRA

Nos últimos dez anos a RECEITA e a DESPESA da Companhia acusaram os valores constantes do quadro abaixo:

ANOS	RECEITA Cr\$	DESPESA Cr\$	DEFICIT OU (SUPERAVIT)
1960	2.549.413.059	2.502.195.447	(47.217.612)
1961	3.546.531.797	4.205.992.466	659.460.669
1962	5.019.254.366	8.847.525,108	3.828.270.742
1963	7.339.693.647	16.276.036.904	8.936.343.257
1964	12.004.887.556	30.246.355.525	18.241.467.969
1965	23.371.535,28	49.572.514,85	26.200.979,57
1966	29.159.768,40	69.660.091,54	40.500.323,14
1967	35.721.567,88	90.788.351,79	55.066.783,91
1968	45.793.291,07	120.580.776,47	74.787.485,40
1969	53.868.134,72	136.503.615,41	82.635.480,69
1970	79.350.608,56	144.920.873,37	65.570.264,81

NOTA: Os números relativos a 1970 incluem os valores reais até agosto e uma estimativa relativa ao último quadrimestre; uma vez que a Contabilidade ainda não fechou e conciliou as contas do ano.

EMPRÉSTIMOS E FINANCIAMENTOS

Empréstimo de US\$12.000.000,00 com Bancos Americanos, liderados pelo First National City Bank.

Contraiu a COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO o empréstimo acima, em 13 de novembro de 1967, para pagamento em cinco anos, juros de 7,5% ao ano, a fim de liquidar débitos atrasados, da PAULISTA e em convênio, de uma congênere, sendo a parte da PAULISTA de cerca de um terço.

Prazo de cinco anos,
Juros de 7,5% ao ano,
60% do total já amortizados até 31/12/70.

Empréstimo com o Banco do Estado de São Paulo

Operações de repasse de recursos provenientes de empréstimo no exterior, assumidos em

30/12/69	Cr\$ 5.103.600,00
30/ 1/70	Cr\$ 86.500,00
30/ 1/70	Cr\$ 2.162.500,00
30/ 1/70	Cr\$ 3.027.500,00
30/ 1/70	Cr\$ 1.297.500,00
30/ 1/70	Cr\$ 1.297.500,00
17/ 9/70	Cr\$ 9.240.000,00

Nestes contratos a CPEF se obriga a suportar o risco de câmbio até a efetiva e total liquidação dos seus encargos pecuniários. O último desses empréstimos, com dois anos de carência e cinco anos de prazo para pagamento.

AQUISIÇÕES COM FINANCIAMENTOS

Selas G E O (para fixação de trilhos)

Em 16/3/70, a CPEF assinou um contrato com a firma KRUPP STAHLEXPORT para o financiamento de:

320.000 unidades de selas intermediárias G E O.
área de 115 lbs./jarda e respectivos acessórios.
(garras padrão Koo6, parafusos, arruelas, etc.)

O preço da venda foi de DM 3.997.840,93 - Cr\$ 5.440.062,04 ao câmbio de 12/1/71, entregue FOB pôrto de embarque.

O pagamento, financiado, será nos seguintes termos:

10% do total na assinatura do contrato,

10% do total no ato do embarque de cada lote de mercadorias.

80% do total financiados em 5 anos, com juros de 7% ao ano.

Sub-estações retificadoras de silício (duas)

Em 29/4/70, a CPEF assinou com a "Societé de Constructions Eletromécaniques JEUMONT SCHNEIDER", o fornecimento de equipamento, inclusive supervisão de montagem, testes e colocação em serviço, de duas sub-estações retificadoras a silício, nas localidades de Tatú e São Carlos.

Forma de pagamento:

5% na encomenda

5% na apresentação de documentos de embarque

90% em 5 anos

com as despesas financeiras decorrentes do financiamento, o valor total das aquisições é de:

Principal - FF. 1.271.750,00

Juros - FF. 206.023,00

TOTAL - FF. 1.477.775,50 (Cr\$1.326.938,95 ao câmbio de 12/1/71)

Contrato com o B.N.D.E.

Valôr: Cr\$ 36.167.000,00

Assinatura: 14/10/1968

Finalidade: Melhoria do trecho Campinas-Bôa Vista-Hortolândia; reconstrução dos trechos Santa-Gertrudes-Itirapina e Bauru-Garça; instalação do CTC entre Campinas-Itirapina e substituição de trilhos em outros trechos.

O Estado participa com 51% das despesas, ou seja, Cr\$37.630.000,00 e parte do BNDE se destina a aplicação exclusiva na aquisição de trilhos e acessórios da Companhia Siderúrgica Nacional e na retificação do trecho BAURU-GARÇA.

Juros contratuais: 9,5% ao ano.

Amortização: em 20 prestações semestrais, a partir de 15/6/1971.

Sôbre o débito decorrente dêste empréstimo, incide correção monetária e fetuada semestralmente, não podendo os encargos financeiros ser superiores a 20% ao ano.

Aquisição de vagões

Em 12/6/1968, a CPEF assinou com a FNV - Fábrica Nacional de Vagões, um contrato para fornecimento de 200 vagões metálicos cobertos, lotação de 54 toneladas, capacidade volumétrica de 93 m3, bitola de 1,60 metros.

Preço unitário: Cr\$. 64.919,50

Preço total : Cr\$.12.983.900,00

Para o financiamento desta aquisição houve a interveniência do Banco do Estado de São Paulo S.A., como agente financeiro do FINAME.

Com as despesas financeiras decorrentes do financiamento, o custo total dos vagões elevou-se a Cr\$ 16.950.452,00.

INVESTIMENTOS

As ferrovias se debatem em um círculo vicioso: o Estado não investe porque o "deficit" é vultoso e o "deficit" aumenta por falta de investimento.

Como vem exposto em vários tópicos deste relatório, o Governo procurou, no quadriênio, planejar, reduzir pessoal sem afetar a eficiência dos serviços e, principalmente, inverter em obras e equipamentos julgados prioritários, criando bases para uma recuperação efetiva, com medidas nem sempre simpáticas mas indispensáveis.

As inversões do Estado, no quadriênio 67/70, definem uma política pois, inclusive, evidenciam aumento da ordem de 600% em relação ao quadriênio anterior:

ANO	SUBVENÇÕES RECEBIDAS.	EMPRÉSTIMOS P/ APLIC. EM OBRAS	TOTAL
1962	355.000,00	-	355.000,00
1963	930.000,00	-	930.000,00
1964	500.000,00	-	500.000,00
1965	14.745.548,50	-	14.745.548,50
1966	2.630.581,00	-	2.630.581,00
DE 63/66	18.806.129,50	-	18.806.129,50
1967	20.580.963,00	-	20.580.963,00
1968	15.760.000,00	3.887.000,00	19.647.000,00
1969	29.413.073,00	16.473.000,00	45.886.073,00
1970	22.944.747,14	24.620.100,00	47.564.847,14
DE 67/70	88.698.783,14	44.980.100,00	133.678.883,14

OBSERVAÇÃO: A discrepância entre os totais das subvenções das aplicações explica-se considerando-se que nestas foram computadas algumas parcelas referentes a financiamentos.

GRUPO DE PLANEJAMENTO E ASSESSORAMENTO TÉCNICO - GPAT

Antes de encerrar a exposição dos assuntos referentes às atividades da Diretoria Secretaria-Geral é necessário mencionar a criação do Grupo de Planejamento e Assessoramento Técnico - GPAT.

A Companhia Paulista necessitava de um Grupo de Planejamento, para o desenvolvimento racional de suas atividades, quer sob o ponto de vista econômico, quer de investimentos. Daí, ter sido criado pela Diretoria, em 19 de dezembro de 1969, o Grupo de Planejamento e Assessoramento Técnico - GPAT, que está em atividade e merece todo o apoio e aparelhamento, para o cabal desempenho de suas relevantes funções.

DIRETORIA DE OPERAÇÕES

Cabe-lhe t^oda a responsabilidade pela atividade operacional da Companhia envolvendo o tráfego, via permanente, comunicações e sinalização.

À Diretoria de Operações se subordinam, também, o Departamento de Materiais, a quem compete t^odas as aquisições de materiais e o Departamento de Engenharia Civil, responsável pelas obras civis novas ou de reconstrução e retificação de linhas.

Com base nos levantamentos efetuados no início do quadriênio, pode a Diretoria de Operações concluir que, na parte operacional, a desatualização da Companhia decorria, principalmente, dos seguintes fatores:

- baixa velocidade comercial dos trens (passageiros e carga) causada, sobretudo, por traçados obsoletos;
- material rodante e de tração insuficiente e obsoleto;
- equipamento antiquado e rotinas inadequadas das oficinas;
- via permanente deficiente em um terço da extensão total da linha, acusando carência de lastro, necessidade urgente de reposição de dormentes e substituição de trilhos e acessórios;
- sinalização e comunicação requerendo melhoria substancial e subestações transformadoras em número insuficiente;
- operação de ramais anti-econômicos;
- falta de estoque de peças de reposição para locomotivas elétricas e diesel-elétricas.

Foi elaborado, de início, um "PLANO QUADRIENAL DE INVESTIMENTOS", para o período de 1967/1970, que serviu de diretriz para a Diretoria, no que se refere aos projetos e trabalhos relativos a investimentos.

A Diretoria de Operações introduziu, dentro da mesma ordem de ideias, uma série de providências de caráter administrativo, com o propósito de permitir, através de uma racionalização de métodos e rotinas operacionais, um melhor aproveitamento dos recursos disponíveis.

MELHORIAS DE TRAÇADO

Com o propósito de permitir o aumento de velocidade comercial dos trens, foram executadas várias obras de retificação de traçado, incluídas no Plano Quadrienal:

CAMPINAS - HORTOLÂNDIA

Foi concluído em agosto de 1967 e inaugurado em 30 de janeiro de 1968, o trecho Campinas-B^oa Vista e em maio de 1970 o trecho B^oa Vista-Hortolândia, obras essas iniciadas em agosto de 1964.

DESPESAS COM A IMPLANTAÇÃO DA OBRA

QUADRIÊNIO	Cr\$
1963/66	2.160.406,66
1967/70	2.525.423,34
TOTAL (até 31/12/1970)	4.685.830,00

DADOS COMPARATIVOS

CARACTERÍSTICA	LINHA ANTIGA:	LINHA NOVA:
Extensão (km)	18,6	17,9
Número de curvas	23	12
Raio mínimo (m)	283	1.146
Rampa máxima (%)	1,9	1,0
Velocidade máxima (km/m)	90	160

OBSERVAÇÃO: Logo após a inauguração do trecho Boa Vista-Hortolândia, foram realizados testes experimentais, utilizando-se material rodante e locomotivas atualmente disponíveis, obtendo-se velocidades superiores a 140 km/hora, o que evidencia as ótimas condições das variantes que estão sendo construídas, e as possibilidades que com bom traçado, oferece a nossa via permanente.

SANTA GERTRUDES - ITIRAPINA

Foi dado prosseguimento às obras, iniciadas em abril de 1966.

DESPESAS COM A IMPLANTAÇÃO DA OBRA

QUADRIÊNIO	Cr\$
1963/66	764.952,58
1967/70	30.179.635,42
TOTAL (até 31/12/1970)	30.944.588,00

DADOS COMPARATIVOS

CARACTERÍSTICA	LINHA ANTIGA:	LINHA NOVA:
Extensão (km)	48	44
Número de curvas	67	26
Raio mínimo (m)	274	1.146
Rampa máxima (%)	2,13	1,00
Velocidade máxima (km/m) ..	90	160

SITUAÇÃO DA OBRA EM DEZEMBRO DE 1970

I T E M	OBSERVAÇÃO
Bueiros	- Concluídos
Passagens inferiores..	- Concluídas
Passagens superiores..	- 2 prontas, 17 por concluir
Obras especiais	- Concluídas, mas sujeitas a algumas reparações, em virtude de chuvas e das características do terreno. Consultoria especializada em mecânica dos solos já contratada.
Terraplenagem	- Projetada, totalmente concluída. Em reparo cortes e atêrros avaria dos pelas fortes chuvas do início de 1970.
Acabam, terraplenagem..	- Trabalho de consolidação de cortes dependendo de parecer técnico. Nos atêrros, plantados 140.000 m2 de grama, representando 70% do total previsto.
Lastro	- Concluídos 80% do total. A refazer: de 10 a 15% em consequência de avarias causadas pela chuva.
Dormentes	- Assentados 1.354 de madeira e 17.916 de concreto. Extensão de 12,945 km., 30% do total.
Trilhos	- Assentados 25.000 m., representando, aproximadamente, 30% do total.

BAURU - GARÇA

Iniciada em dezembro de 1968. O estudo de viabilidade econômica da variante, realizado pelo Departamento de Engenharia Civil, permitiu à Companhia obter do BNDE um empréstimo de Cr\$ 36.170.000,00, correspondente a 49% do orçamento.

DISTRIBUIÇÃO DE ENCARGOS FINANCEIROS

	Cr\$	%
Banco Nacional Des. Econômico	36.170.000,00	49 %
Governo do Estado São Paulo..	37.630.000,00	51 %
TOTAL (inclusive enc.fin.)...	73.800.000,00	100 %

DADOS COMPARATIVOS

CARACTERÍSTICA	LINHA ANTIGA:	LINHA NOVA:
Extensão (km)	98	68
Número de curvas	173	40
Raio mínimo (m)	200	1.146
Rampa máxima (%)	2,00	1,00
Velocidade máxima (km/m)	70	160

SITUAÇÃO DA OBRA EM NOVEMBRO DE 1970

I T E M	% DO TOTAL PREVISTO		
	Executado	Em execução	Por iniciar
Bueiros	90,0	1,0	9,0
Passagens inferiores..	44,0	39,0	17,0
Passagens superiores..	-	14,0	86,0
Obras especiais	17,0	85,0	8,0
Terraplenagem	84,0	16,0	-
Acabam. terraplenagem..	47,00	19,0	34,0
Sul-Lastro	17,00	-	83,0
Dormentes	18,0	-	82,0 *
Trilhos	16,0	-	84,0
Lastro	16,0	-	84,0 *

* - A diferença deve-se ao lastro de encaixe a ser colocado posteriormente ao dormente para permitir perfeito socamento.

Em aditamento às informações acima, cabe esclarecer que o assentamento de trilhos foi iniciado pelo lado de Garça, pois o início desse serviço do lado de Bauru depende da entrega da área do pátio da estação da NOB e da conclusão de dois viadutos.

Com efeito, somente em dezembro último foi possível a entrega ao tráfego do viaduto construído na rodovia, a 6 km de Bauru, o que permitiu o início da abertura do corte para a passagem inferior e esforços estão sendo feitos para complementar obra idêntica na linha da NOB.

Sem essas obras é impossível desenvolver o assentamento de trilhos a partir de Bauru, com a rapidez desejável e que o Departamento de Engenharia Civil, com métodos próprios, pode executar à razão de 2 quilômetros de linha, por semana.

A inclemência do tempo, com o período de chuvas de verão prolongando-se até abril, causou danos consideráveis aos cortes e aterros já executados e ocasionou um sério retardamento da programação. Nada temos a lamentar, pois se as chuvas prejudicaram o andamento da obra, foram de grande valia para a lavoura, a que devemos a riqueza do Estado.

As despesas atingiram, até dezembro de 1970, Cr\$40.307.642,00, dos quais Cr\$ 22.736.172,00 dispendidos até o fim do ano de 1969.

Outras melhorias de traçado estão em cogitação, a saber:

HORTOLÂNDIA - SANTA GERTRUDES - com o projeto pronto e a linha já locada no trecho Hortolândia-Limeira;

GARÇA - MARÍLIA - já executados um reconhecimento da linha, bem como uma avaliação do custo;

ITIRAPINA - SÃO CARLOS - anteprojeto pronto e custo já avaliado ;

ITIRAPINA - PEDERNEIRAS - feito apenas um reconhecimento e uma avaliação do custo;

SÃO CARLOS - BEBEDOURO - idem;

LOUVEIRA - CAMPINAS - há necessidade de reformular o projeto existente, muito antigo, para adequá-lo às novas condições técnicas;

NOVA LIGAÇÃO LOUVEIRA - JUNDIAÍ - SÃO PAULO - Esta linha, de vital importância para a recuperação da CPEF, tem um anteprojeto já pronto e uma avaliação de custo elaborada.

Embora não incluída no PLANO QUADRIENAL de 1971, a construção de uma nova linha a São Paulo tem caráter altamente prioritário.

Outras providências tomadas pela Diretoria de Operações, através do Departamento de Transportes; visando aumentar a velocidade comercial dos trens e obter maior aproveitamento do material rodante e de tração disponível, foram:

REDUÇÃO DE ESTAÇÕES DE ACERTO, de 8 para 3, sendo que, atualmente, os acertos e reencaminhamentos de cargas; são feitos apenas em Campinas, Araraquara e Bauru-Triagem o que possibilitou um aceleramento no encaminhamento de mercadorias;

CONSOLIDAÇÃO DOS REGULAMENTOS DE CIRCULAÇÃO DE TRENS, com o que foram atualizadas e reunidas em uma única coletânea todas as regras básicas de circulação de trens anteriormente existentes, o que; não somente facilita o trabalho dos funcionários envolvidos como permite, à administração, um melhor controle do cumprimento dos regulamentos;

MODIFICAÇÃO DOS HORÁRIOS DE TRENS, o que permitiu, a partir de 1º de dezembro último, a retirada de circulação dos últimos 23 carros de madeira em tráfego e que não mais ofereciam condições mínimas de conforto aos usuários e que estavam no limite de segurança.

O novo horário permitiu, ainda, redução no tempo de viagem de vários trens, em consequência de melhor qualidade do material rodante e do aproveitamento da conclusão da variante Campinas-Hortolândia, assim como pelo puxamento de curvas e medidas técnicas capazes de, em alguns trechos, permitir velocidade de 120 km/h.

PLANO DE DISTRIBUIÇÃO DE VAGÕES, cuja introdução possibilitou um controle mais efetivo sobre o parque de vagões. O plano permite previsões antecipadas sobre a demanda de vagões, evitando-se problemas principalmente por ocasião das safras.

Assim é que, no ano findo, foram atendidos todos os pedidos de carregamento, exceção feita, apenas, aos produtos cuja movimentação foi afetada pelo congestionamento do porto de Santos;

PLANO DE TRANSPORTES, introduzido em junho de 1969 e modificado em dezembro último, produziu muito bons resultados, possibilitando maior velocidade no encaminhamento de mercadorias. Do plano constam horários e instruções para a formação de trens regionais e de trens diretos, que conduzem lotes de vagões diretamente aos destinos ou às estações de recomposição. Os horários têm sido rigorosamente cumpridos, pois o plano facilita o trabalho das estações no encaminhamento de vagões.

TRANSFERÊNCIA DO RAMAL DE PONTAL PARA A COMPANHIA MOGIANA

A Secretaria dos Transportes autorizou a celebração do convênio para permitir a transferência à administração da Companhia Mogiana de trecho remanescente de bitola métrica, com 14,5 km de extensão, entre Passagem e Pontal. A medida, posta em prática a partir de 1º de abril de 1970, liberou material rodante e de tração, vendidos à Mogiana, onde comportarão seu melhor aproveitamento.

Ficou, assim, a CPEF operando exclusivamente na bitola de 1,60 m.

FECHAMENTO DE AGÊNCIAS RODOFERROVIÁRIAS E TRANSFORMAÇÃO DE ESTAÇÕES EM PARADAS

Em virtude do pequeno movimento que apresentaram, foram fechadas as agências rodoferroviárias de Brotas, Bariri e Guaira, e transformadas em PARADAS 21 estações que não justificavam o respectivo funcionamento como tal, medidas essas que resultaram em considerável redução de despesas.

MATERIAL RODANTE E DE TRACÇÃO

RECEBIMENTO DE LOCOMOTIVAS

O equipamento de tração foi substancialmente melhorado com o recebimento de 46 novas locomotivas, das quais 36 diesel-elétricas e 10 elétricas.

LOCOMOTIVAS DIESEL-ELÉTRICAS

As 36 locomotivas diesel-elétricas recebidas são da marca LEW (Alemanha Oriental), adquiridas em 1965, através de contrato assinado com a TRANSPORTMASCHINEN, pela quantia de US\$ 7.727.200,00, correspondente a Cr\$ 40.985.846,10, à taxa de Cr\$ 4,72/USA, em outubro de 1970 e acrescidos os juros correspondentes.

As principais características dessas unidades são:

Classe	BoBo
Modêlo	LEW - DEI - PA
Pêso em ordem de marcha	74 ± 2,22 t
Motor diesel	MGO V12 BSHR
Potência	930 CV
Velocidade máxima	90 km/hora

LOCOMOTIVAS ELÉTRICAS

As 10 locomotivas elétricas foram fornecidas pela General Elétric S.A., fabricadas em Campinas, e adquiridas através de contrato assinado em 1964, pelo total de Cr\$ 27.500.000,00.

As principais características dessas locomotivas são:

Classe	C - C
--------------	-------

Pêso total	144 t
Potência	4.450 CV
Velocidade máxima	134 km/hora

AQUISIÇÃO DE VAGÕES - Cr\$ 12.983.900,00

O parque de vagões foi ampliado com a aquisição de 200 vagões graneleiros, fornecidos pela FNV - Fábrica Nacional de Vagões S.A., através de contrato assinado em julho de 1968.

Os novos vagões são para 54 toneladas de lotação, capacidade volumétrica de 93 metros cúbicos e ficarão em Cr\$ 16.452.000,00, com as despesas financeiras.

TRANSFORMAÇÃO DE CARROS DE PASSAGEIROS, ADAPTAÇÃO E RECONSTRUÇÃO DE VAGÕES.

As dificuldades existentes para a importação de material rodante ou para aquisição à indústria nacional, levaram à elaboração de um programa de transformação de antigos carros de passageiros em carros metálicos, serviço êsse executado com primor e eficiência pelas oficinas de Rio Claro.

TRANSFORMAÇÃO DE CARROS DE MADEIRA EM CARROS DE AÇO

Dentro do programa, foram transformados 49 carros com uma despesa total avaliada em Cr\$ 7.000.000,00, o que constituia velha aspiração da PAULISTA. Os carros de madeira, muitos operando há mais de 50 anos, além de exigir dispendiosa conservação, preocupavam quanto à segurança. Termina o Governo o seu quadriênio com a circulação nos trens de carreira, de somente carros de aço.

TRANSFORMAÇÃO DE CARROS PULLMAN EM CARROS DE 1ª CLASSE, RESTAURANTE E POLTRONA-LEITO.

Além disso, foram transformados em carros de 1ª classe, 8 carros metálicos usados anteriormente como carros "Pullman" e restaurante, com uma despesa orçada em Cr\$ 1.500.000,00.

Entre os carros transformados dentro do programa, figura o primeiro carro poltrona-leito a circular nas linhas da CPEF, o que representa uma inovação no serviço de passageiros e cuja aceitação tem sido bastante satisfatória.

GERADORES DE CORRENTE-ALTERNADA

Para colocação em carros de passageiros foram adquiridos 17 geradores de corrente alternada, no valor de Cr\$ 272.000,00.

ADAPTAÇÃO E RECONSTRUÇÃO DE VAGÕES

No que se refere aos vagões, foram reconstruídos ou adaptados:

- 50 vagões abertos, metálicos, orçados em Cr\$ 800.000,00;
- 30 vagões fechados, metálicos, com isolamento térmico de Stiropor, para transporte de sucos congelados, orçados em Cr\$ 400.000,00;
- 2 vagões abertos, metálicos, de 2 andares, a título experimental, para o transporte de automóveis "0" km com capacidade para 6 carros e está em fase final de montagem um novo vagão com capacidade para 10 carros. Há solicitação de clientes,

empresas transportadoras de automóveis, para adaptação de 30 vagões desse tipo, sendo que os interessados participarão com as despesas de material e a CPEF entrará com a mão-de-obra.

- 50 gaiolas usadas anteriormente para o transporte de gado e hoje disponíveis, estão sofrendo ligeira adaptação para serem usadas exclusivamente no transporte de lenha.

REAPARELHAMENTO DAS OFICINAS E
RACIONALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS.

AQUISIÇÃO DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS

Embora, por insuficiência de recursos e dificuldades de importação, não tenha sido possível adquirir máquinas operatrizes pesadas para as oficinas de Jundiá e Rio Claro, objeto de concorrência pública internacional realizada em 1968 e cujo valor, na ocasião, era de US\$243.000, muitas outras máquinas e equipamentos foram comprados no país, destacando-se os seguintes:

<u>Oficinas de Jundiá - Cr\$134.926,00</u>	Cr\$	Cr\$
a) um guindaste sobre pneus	82.400,00	
b) uma empilhadeira Clark	42.526,00	
c) um jipe para transporte interno ...	<u>10.000,00</u>	134.926,00
<u>Oficinas de Rio Claro - Cr\$545.000,00</u>		
a) 3 compressores de ar Atlas Copco....	200.000,00	
b) máquinas operatrizes para metais....	130.000,00	
c) equipamento para testes e medições..	60.000,00	
d) máquinas para solda e corte.....	50.000,00	
e) 73 motores elétricos e 2 transforma- dores, para permitir o acionamento direto das máquinas operatrizes com eliminação das transmissões de força	50.000,00	
f) 1 guindaste móvel sobre pneus.....	30.000,00	
g) máquinas para corte e acabamento....	<u>25.000,00</u>	<u>545.000,00</u>
S O M A		<u>679.926,00</u>

Vê esta Diretoria com satisfação e graças ao equipamento adquirido, suprimidas das oficinas as polias e as antiquadas caldeiras a vapor, de alto custo operacional.

RACIONALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DAS OFICINAS

Oficinas de Jundiá

As Oficinas de Jundiá, às quais está afeta a reparação de locomotivas, iniciaram em meados de 1969 um trabalho de racionalização de serviços, a cargo do Setor Normativo da própria Oficina e que, basicamente, consistiu no seguinte:

- programação das reparações;
- formação de equipes de manutenção;
- controle de produtividade das equipes;
- elaboração de listas de trabalho e de fichas técnicas de reparação.

Essas e outras providências tiveram efeito favorável imediato, reduzindo em 25% o tempo de imobilização das locomotivas e em 15% a mão-de-obra requerida.

Oficinas de Rio Claro

Foi criada a Seção Normativa e de Planejamento da Oficina, à qual coube reorganizar os programas de manutenção de carros e vagões com base em levantamento das características e do estado de conservação de todas as unidades que constituem o parque de vagões e carros da estrada.

Foi estabelecido um ciclo de reparações para os trabalhos de manutenção preventiva no qual já estão enquadrados todos os vagões.

Melhorou-se a qualidade técnica das reparações, o que permite aos vagões permanecerem em boas condições e em circulação durante todo o tempo compreendido entre as reparações cíclicas.

Dentro de 2 anos, 96% dos vagões estarão permanentemente à disposição do tráfego.

As oficinas puderam assumir, em consequência do aumento de eficiência, novos encargos e, dessa forma, passaram a atender, também, a manutenção de mais 227 vagões-tanque particulares, o que, de certa forma, concorre para o asseguramento do transporte de granéis líquidos, de grande importância para a Companhia. É de ressaltar que é de interesse da CPEF que esse serviço seja feito na indústria privada, desde que não lhe crie problemas operacionais e não lhe afete a receita.

O mesmo critério adotado para os vagões foi estendido aos carros, os quais já estão totalmente enquadrados nos ciclos de reparações, além do programa complementar de transformações e reconstruções.

Demanda de materiais e de peças de reposição

O trabalho programado das oficinas permitiu estabelecer a demanda anual de materiais e de peças de reposição facilitando e tornando possível a aquisição planejada, em tempo hábil, de tudo o que for necessário à condução ordenada dos serviços.

V I A P E R M A N E N T E

CALENDÁRIO PROGRAMA - MÉTODO DE CONSERVAÇÃO METÓDICA

O método convencional de conservação da linha previa operações de conservação apenas quando a deficiência surgia. Em contra-posição, passou-se a adotar uma conservação metódica, a qual programa a execução de serviços seguindo determinada rotina, independentemente da conservação da via.

A linha é dividida em trechos e os trabalhos são executados nas datas previstas pelo programa, para cada trecho.

A introdução do novo método, preconizado pela SOFRERAIL, foi feita em 1969 no trecho Jundiá-Samambaia, numa extensão de 40 km de via dupla. Um segundo canteiro foi instalado no ano passado, na 3ª Divisão, entre Bauru e Pederneiras, extensão de 43 km de via singela e cujos trabalhos encontram-se ainda em andamento.

AUMENTO DE VELOCIDADE DOS TRENS

Nos anos de 1968 e 1969 foi levado a efeito um programa de puxamento de

linha e aumento da superelevação, o qual permite um aumento da velocidade máxima em diversos trechos, já utilizada nos novos horários.

TRILHOS ADQUIRIDOS

No período de 1967/1970, foram adquiridos 407 km de trilhos tipo 57kg/m, para emprêgo nas novas variantes e substituição de trilhos de menor pêsco colocados nas linhas principais, sendo:

AQUISIÇÃO	TONELADAS	KM.
1967	10.850,52	191,0
1969	11.871,35	209,0
1970	40,26	7,0
TOTAL	22.762,13	407,0

Foram elaborados dois programas de substituição e remanejamento de trilhos. A execução teve início. A conclusão está na dependência do recebimento de selas de fixação GEO, já adquiridas; da retirada dos trilhos das atuais linhas de Santa Gertrudes a Itirapina e Bauru a Garça, quando forem concluídas essas retificações de traçado.

AQUISIÇÃO DE SELAS TIPO "K" - (SELAS GEO) PARA FIXAÇÃO

Após concorrência internacional, a Companhia adquiriu da firma Krupp Stahlexport, da Alemanha Ocidental, 320.000 selas, tipo "K", para emprêgo em suas linhas. Sem fixação adequada não se pode aplicar trilhos longos e desenvolver altas velocidades.

Já começamos a receber o material, cujo custo aproximado é de Cr\$ 4.000.000,00, a ser pago em 5 anos, conforme já está exposto em outro item.

SOLDAGEM DE TRILHOS

A COMPANHIA PAULISTA continua seu programa de soldagem de trilhos em barras de 300 m de comprimento.

No trecho Pederneiras a Bauru foi realizada, com êxito, a soldagem de trilhos entre estações. A soldagem na linha é feita pelo processo "Thermit", tendo a Companhia firmado contrato com a firma Thebra do Brasil para a execução do serviço.

DORMENTES DE CONCRETO

Foi realizada em 1968 uma experiência com dormentes de concreto, tipo RS, com o assentamento de 2.000 unidades no trecho Nova Odessa - Recanto e o resultado foi excelente.

Devido ao êxito do empreendimento e às dificuldades às vezes encontradas para aquisição de dormentes de madeira (qualidade e preço), a COMPANHIA PAULISTA vem adquirindo dormentes de concreto para colocar em suas linhas. Assim, entre 1968 e 1969, foram recebidos 20.000 dormentes, sendo 2.000 colocados entre Nova

Odessa - Recanto e 18.000 na nova linha Santa Gertrudes - Itirapina. O custo destes 20.000 dormentes foi de Cr\$611.400,00 (preço de 1968).

Foi igualmente programada a aquisição de mais 141.000 dormentes de concreto, para completar a linha de Santa Gertrudes - Itirapina e para a nova linha Bauru - Garça.

Do total de 141.000 (Concorrência Pública 768/769), foram encomendados em 1970, 28.000 ao custo de Cr\$ 1.324.400,00, dos quais, já foram recebidos 18.000.

SINALIZAÇÃO, COMUNICAÇÕES, SUB-ESTAÇÕES
E LINHA DE CONTATO.

SINALIZAÇÃO

Foi completada e inaugurada em janeiro de 1968 a sinalização com CTC no trecho Campinas - Nova Odessa, obra iniciada em 1965.

Foi igualmente iniciada em 1968 a instalação do CTC entre São Carlos e Barrinha, sendo que o trecho São Carlos - Rincão (79 km) já foi inaugurado.

DESPESAS COM INSTALAÇÃO DO CTC

TRECHO	EXTENSÃO (km)	Cr\$
Campinas - Nova Odessa ..	31,6	1.459.951,76
São Carlos - Barrinha ...	130,5	1.353.715,35 *
T O T A L	262,1	2.813.667,11

* - A diferença de custo deve-se ao fato de haver sido aproveitado material disponível e adquirido no passado, anteriormente é expropriação das ações da Companhia pelo Estado.

Resumindo:

QUADRO COMPARATIVO

TRECHO	EXTENSÃO INSTALADA - km		AUMENTO
	Até 1967	1967/1970	
Itirapina - Bauru	165,0	-	-
Campinas-Nova Odessa..	-	31,6	-
São Carlos-Barrinha...	-	130,5	-
T O T A L	165,0	262,1	+ 59%

COMUNICAÇÕES

a) Mesas telefônicas - em 1968 foram instaladas 3 novas mesas telefônicas em Araraquara, Tupã e Marília, integrando, assim, essas localidades no nosso sistema de comunicação telefônica.

- b) Canais de carrier - nossas linhas telefônicas, que dispunham em 1967 de 28 canais de carrier, passaram a contar, em princípios de 1969, com 58 canais, havendo, portanto, aumento de mais de 100%.
- c) Troncos telefônicos - em 1968 a Companhia Paulista possuía 22 troncos telefônicos ligando suas principais estações. Hoje, esse número se eleva a 40, com aumento, portanto, de quase 100%.
- d) Seletivo - no período 1968 a meados de 1970, foram instalados 145 km de linhas em cobre para telefonia a seletivos. Prevê-se que até janeiro de 1971, tenhamos cerca de 250 km de linha construída.
- e) No período de 1967/1970, foram instaladas 137 caixas novas de entrada de linhas telegráficas e telefônicas e 85 novos aparelhos telefônicos, ao longo de toda a linha da COMPANHIA PAULISTA.

SUB-ESTAÇÕES

Foi concretizada a encomenda de 2 subestações retificadoras de silício, para reforço das subestações existentes, que trabalham com sobrecarga considerável.

As duas novas unidades custarão, aproximadamente, Cr\$1.200.000,00 e serão instaladas em Tatu e São Carlos.

SUPRIMENTO DE ENERGIA

Foram mantidos vários contatos com a CESP, com vistas à instalação de uma estação rebaixadora de tensão em São Carlos, que permitirá o recebimento de energia elétrica, daquela Companhia, evitando-se, desta forma, os inconvenientes da alimentação por uma só extremidade, que vigora atualmente.

LINHA DE CONTATO

Salientam-se as seguintes realizações atinentes à linha de contato:

REVISÃO GERAL - Reforma de linha de contato entre Jundiaí e Campinas. O serviço havia sido iniciado antes de 1967, relativamente ao trecho Jundiaí-Louveira, foi concluído até Vinhedo e representa, aproximadamente, a metade do que foi programado. Este serviço traduz a preocupação do Departamento de Eletricidade em efetuar uma manutenção preventiva da linha de contato, o que oferece maior garantia contra interrupções causadas por avarias, pois a manutenção feita preventivamente é de melhor qualidade.

Na reforma do trecho Louveira-Vinhedo foram dispendidos Cr\$ 591.000,00 (Preços de 1968).

ELETRIFICAÇÃO - Dos trechos Campinas-Boa Vista e Boa Vista-Hortolândia, nas novas variantes inauguradas. Os custos destes serviços foram de Cr\$112.000,00 em 1967 e Cr\$ 720.000,00 em 1968, respectivamente.

CONSIDERAÇÕES - De uma maneira geral, a criação do setor de linha de contato na estrutura do Departamento de Eletricidade permitiu uma reorganização dos serviços, tais como:

- padronização de todos os desenhos, de acordo com a ABNT e especificação dos materiais utilizados na rede aérea;

- reestudo e dimensionamento dos efetivos dos "vagões trolleys", encarregados da manutenção da rede aérea;
- programação da pintura de postes e torres de iluminação, ao longo de toda a linha, utilizando a mão-de-obra, antes ociosa, dos "vagões-trolleys". Esse serviço é executado nos intervalos em que estes vagões estão impedidos de trabalhar na rede aérea.

DEPARTAMENTOS DIVISIONÁRIOS

Como consequência da política de supressão de ramais anti-econômicos, foi possível reduzir um dos Departamentos Divisionários mediante a fusão das 2ª e 3ª Divisões e da redistribuição de extensão quilométrica entre os Departamentos restantes.

A partir de julho de 1969, os Departamentos Divisionários passaram a ter a seguinte distribuição:

DIVISÃO	SEDE	EXTENSÃO	LIMITES
1ª	Campinas	356 km	Jundiaí-Itirapina
2ª	São Carlos	350 km	Itirapina-Colômbia
3ª	Bauru	534 km	Itirapina-Panorama

SUPRESSÃO DE RAMAIS E LINHAS EM TRÁFEGO

Não seria possível encerrar a parte deste relatório referente à Diretoria de Operações sem dar um destaque especial à supressão de ramais e linhas em tráfego, pelo reflexo extraordinário provocado na economia da empresa.

Com a extinção de mais 282,489 km de ramais anti-econômicos de bitola métrica em 1969 e, finalmente, com a transferência do trecho de Pontal a Passagem (14,5 km) para a Companhia Mogiana, a COMPANHIA PAULISTA totalizou uma redução de perto de 1.000 quilômetros na extensão de suas linhas, eliminando definitivamente a duplicidade de bitolas.

A orientação se mantém e, presentemente, estão sendo elaborados estudos para permitir a decisão sobre a conveniência ou não da supressão do trecho Laranja Azeda-Santa Cruz das Palmeiras, com cerca de 32 km, no ramal de Descalvado.

A Secretaria dos Transportes constituiu Comissão mista PAULISTA-SOROCABANA, para elaborar estudo sobre o ramal de Piracicaba, o qual, no futuro, deverá ser operado por uma das ferrovias apenas.

DIRETORIA COMERCIAL

À Diretoria Comercial da Companhia compete, além da orientação e da execução da política comercial da estrada, conduzida através do Departamento Comercial, a administração dos hortos, subordinados ao Departamento Florestal.

Aos assuntos inerentes à atividade puramente ferroviária somam-se, assim, aqueles oriundos da manutenção e exploração de um patrimônio florestal distribuído por 18 hortos e ocupando área superior a 24.000 hectares de terras.

Saliente-se que os hortos são objeto de ação judicial movida por antigos acionistas, inconformados com a desapropriação pelo Estado, nos termos em que foi realizada, o que, de certa forma, prejudica-lhes a administração pelas naturais restrições a que conduz semelhante situação jurídica.

No quadriênio 1967/1970 foram as seguintes as principais realizações em cada um dos setores pelos quais se divide a atividade da Diretoria Comercial.

ATIVIDADE COMERCIAL

PESQUISA DE MERCADO FERROVIÁRIO:

A maior deficiência relativa à atividade comercial da Companhia, apontada com toda propriedade no relatório da Missão Americana, era a falta de uma pesquisa de mercado de transporte ferroviário, contratada em fins do ano passado diretamente pela Secretaria dos Transportes, com maior envergadura e cobrindo as áreas de influência das demais ferrovias estaduais e a que já se fez referência na introdução do presente relatório.

Infelizmente, tardiamente contratada, a pesquisa não pôde ser utilizada neste quadriênio porém, uma vez concluída, representará importante instrumento de trabalho para o setor comercial e principalmente para equacionar o planejamento da Companhia em consonância com a crescente tendência de especialização do transporte e com a expansão ou eventuais retrações regionais do mercado de transporte ferroviário.

AÇÃO COMERCIAL

GENERALIDADES

A ação comercial visou, em linhas gerais, assegurar a carga existente e a conquista de novas cargas, dentro da tendência referida no item anterior, de especialização dos transportes.

Para permitir maior atuação e flexibilidade ao setor, foi reorganizado e ampliado o Departamento Comercial; criadas três chefias regionais de agenciamento comercial (Campinas, Baurú e Marília) e mais duas agências: Santos, já instalada e São José do Rio Preto, em vias de instalação.

Durante o primeiro ano de quadriênio, com o propósito de aprimorar a formação profissional dos agentes e de desenvolver melhores relações com os usuários, foi contratado um técnico em "marketing" que deu numerosos cursos de vendas e de relações humanas, posteriormente estendidos ao pessoal de outros setores, inclusive ao pessoal de estações.

TRANSPORTES - GRANÉIS SÓLIDOS

A aquisição de 200 novos vagões graneleiros, aliada à introdução dos planos de distribuição de vagões e de transportes e à criação da Agência de Santos, pa

para melhor entrosamento na área do cais, permitiu interessar os grandes exportadores na instalação de equipamentos na procedência, para maior rendimento do carregamento e melhor aproveitamento dos vagões.

O aumento de participação dos graneis sólidos no total de mercadorias transportadas, já causou sensível progresso em 1969, porém, os números relativos ao último exercício, quando forem conhecidos, dirão ainda melhor do acerto e da oportunidade das iniciativas tomadas em relação a êsse transporte.

Por proposta da Diretoria Comercial retomou-se o projeto para a construção do desvio de acesso ao porto de Panorama e instalação de sugadores, para possibilitar maior e mais rápida penetração no transporte a granel de trigo, soja, amendoim e carôço de algodão procedentes do Paraná e recebidos em Panorama, através das empresas de navegação fluvial.

Apenas o primeiro ajuste, já assinado, prevê uma movimentação, óra em andamento, de cerca de 10.000 toneladas de trigo, na presente safra.

GRANÉIS LÍQUIDOS - (Derivados de petróleo)

A tendência de evasão da carga manifestada de 1967 para 1968, foi contornada através de uma movimentação mais rápida dos vagões-tanque e, desde tal, o transporte de derivados de petróleo vem aumentando paulatinamente e, no ano de 1969, representou cerca de 21,5% do total de tôdas as mercadorias, ocupando o primeiro lugar entre elas.

Posteriormente, notou-se que as Distribuidoras encontravam dificuldades na manutenção das respectivas frotas de vagões-tanque, o que levou a colocar as facilidades da Estrada para a prestação de tais serviços à disposição das demais interessadas, tal como já vinha sendo feito com uma delas.

A oferta foi muito bem recebida e mais duas Distribuidoras (Texaco e Esso) assinaram contratos nesse sentido com a Companhia, vinculado o último dêles a razoável aumento de movimentação.

Recentemente, discutiu-se a revisão dos mínimos vigentes no ajuste de fretes para dar-lhe base mais justa e flexível o que deverá contribuir ainda mais para o aumento e asseguramento dessa carga particularmente interessante para a ferrovia.

GRANÉIS LÍQUIDOS - (Óleos comestíveis)

Gradativamente vem aumentando a produção de óleo de amendoim, algodão, soja e outras olegginosas, principalmente na região da Alta Paulista, com o surgimento de novas indústrias ou ampliação das existentes.

A falta de vagões-tanque, levou a obtê-los das distribuidoras de derivados de petróleo, mediante uma participação nos fretes, modalidade essa aceita pelas locais.

Apesar das dificuldades existentes, decorrentes principalmente da inexistência de desvios ferroviários nos terminais e de uma acentuada concorrência, relativo êxito registra-se nesse transporte.

No momento, desenvolve-se uma política de incentivos às empresas que possuem vagões-tanque no sentido de uma maior utilização; tais incentivos vão desde a bonificação sobre os fretes até a colaboração na manutenção e reparação das unidades.

SUCOS CONGELADOS

Para permitir a penetração nesse transporte, foram adaptados vários vagões mediante revestimento termo-isolante dos vagões fechados comuns.

Houve grande dificuldade em captar a confiança dos usuários em razão, principalmente, de rapidez exigida e, de início, apenas um único exportador, ainda com

certa reserva, passou a servir-se de ferrovia apesar do frete bastante competitivo.

Em fins do ano de 1970 outras firmas passaram a interessar-se e atualmente transporta-se em caráter normal, suco da Companhia Fomento Nacional (Frigorífico Anglo).

A natureza altamente perecível da mercadoria, exige que o transporte seja diretamente coordenado pelos Departamentos Comercial e de Transportes, através das agências comerciais de procedência e destino e do Contrôlo, em Campinas.

AUTOMÓVEIS NOVOS

Iniciado em meados de 1970, o número de automóveis transportados vem aumentando gradativamente à medida em que novos vagões são adaptados e ampliados os centros de distribuição.

Iniciou-se com Bebedouro, posteriormente passou-se também a Baurú e dentro em pouco começará a operar a linha de Colômbia, na barranca do Rio Grande.

O primeiro contrato assinado prevê a construção de até 36 vagões para 10 automóveis em cada vagão, correndo o material necessário à adaptação por conta do usuário que, além disso, financia a mão de obra à estrada para posterior ressarcimento à base de determinada porcentagem do frete.

O transporte executa-se em boas condições de rapidez e segurança permitindo um rodízio bastante satisfatório das unidades.

LENHA

É transporte que vem se destacando graças à política da Diretoria Comercial com relação à venda de lenha dos hortos, impondo-se aos concorrentes a obrigatoriedade do transporte ferroviário.

A partir de 1969 o volume vem aumentando de tal forma que levou a adaptação de gaiolas e ao preparo dos terminais para maior facilidade e rendimento da carga e descarga.

CIMENTO A GRANEL

Como resultado de entendimento com a Central Elétrica de Furnas e graças à colaboração da Diretoria de Operações, está para ser instalada no pátio da Estação de Passagem um sistema de mudança de truques para permitir o transporte, em excelentes condições de rapidez e segurança, de cimento a granel procedente de Itaú e destinado a Colômbia.

O desvio e demais instalações em Passagem e Colômbia já estão concluídos e as necessárias adaptações dos truques de bitola larga já foram executadas pelas Oficinas de Rio Claro.

Dois conjuntos de macacos elétricos (8 unidades) adquiridos pela Companhia através da Central Elétrica de Furnas, para pagamento em 4 anos, estão em vias de serem entregues pelo fabricante.

Ainda em janeiro, ou o mais tardar em fevereiro, iniciar-se-á o transporte de cimento a granel no novo sistema, porém, desde maio do ano próximo findo, o material vem sendo movimentado com baldeio manual, numa média de 3.500 toneladas mensais.

Louvável o comportamento da Central Elétrica de Furnas em sua decidida preferência pelo transporte ferroviário, em desanimador contraste com a congênere paulista.

CAFÉ

Dois casos a considerar: café adquirido pelo IBC para atendimento de consumo interno e café de terceiros, destinado a exportação.

Na primeira hipótese e no que se refere aos cafés produzidos em regiões da PAULISTA, com raríssimas exceções, o transporte é confiado à ferrovia, porém, nos últimos anos, o IBC tem reduzido as compras com reflexos desfavoráveis nos transportes.

Com os cafés de terceiros sujeitava-se a estrada a uma concorrência desenfreada e propiciada, infortunadamente, pelas próprias ferrovias; entraves aos produtores decorrentes da má interpretação dos regulamentos de embarque, demoras exageradas nos transportes, pouco interêsse na operação das causas reais da evasão e tarifas exageradamente elevadas, num resquício do monopólio perdido.

A partir da safra 67/68, várias melhorias foram introduzidas nos transportes:

- cessão de espaço em armazéns da Estrada, permitindo aos produtores a obtenção de financiamento contra o conhecimento ferroviário e enquanto aguardam a época própria para a comercialização do produto;
- garantia de encaminhamento a Santos, no prazo máximo de 72 horas, independente da procedência;
- redução de fretes: 50% na C.P. e 40% na E.S.J.

Com essas medidas, a participação da Estrada no total chegado ao pôrto, passou de 15% na safra 66/67, para 65 a 70% nas safras recentes.

ADUBOS

O incremento da entrega de adubos ensacados diretamente às propriedades agrícolas em grande número de municípios servidos pela estrada vem permitindo o aumento gradual do transporte.

PASSAGEIROS - TURISMO FERROVIÁRIO

Responsável por parcela ponderável da receita ferroviária, o transporte de passageiros defronta-se com concorrência agressiva, a qual a Companhia só terá condições de enfrentar com possibilidades de sucesso, quando, em decorrência de novos investimentos, puder oferecer mais rapidez e conforto aos usuários.

Com o propósito mais de manter a imagem da ferrovia perante o público, criou-se o turismo ferroviário; porém, a timidez da iniciativa, ditada pela carência de material rodante, tem impossibilitado o desenvolvimento adequado do setor.

A contratação dos serviços com agência especializada e o aproveitamento de carros de madeira na formação de trens de turismo, permitirá certamente atingir o objetivo proposto.

ATIVIDADE FLORESTAL

A peculiaridade da situação jurídica, já mencionada, tem entravado o devido equacionamento de soluções condizentes com a pujança do patrimônio representado pelos hortos.

Entendimentos visando a possibilidade de instalação conjunta de uma indústria de celulose e papel, para o que existem estudos elaborados no passado e dependendo apenas de simples atualização, tentados mais de uma vez, não entusiasmaram os investidores, pelo motivo exposto.

A ação da Diretoria Comercial condicionou-se, portanto, à exploração florestal, visando o suprimento de matéria-prima às indústrias ou à venda como lenha e ao aumento de produção de sementes de eucalipto, de interêsse nacional, já que as demais atividades lucrativas dos hortos, pelo pequeno volume e diversificação, perdem o sentido econômico.

Retomou-se o plantio de eucaliptos interrompido há anos, interrupção essa que, aliada a outros fatores diversos, reduziu a apenas 14 milhões de árvores plantações que chegaram a contar, no passado, com mais de 40 milhões de pés.

A exposição da atividade desenvolvida a respeito de cada assunto permitirá melhor conhecimento do trabalho desenvolvido pela Diretoria Comercial no que tange ao setor.

Produção de Sementes

O programa de reflorestamento que o Governo incrementou através de incentivos fiscais específicos, acarretou aumento extraordinário na procura de sementes de eucalipto.

O Departamento Florestal, tradicional fornecedor de sementes provenientes de árvores selecionadas, inclusive ao próprio Instituto Florestal do Estado, para atender a esse acréscimo de demanda, aumentou de 2.000 para 5.000 quilos por ano a própria produção e responde hoje por mais de 25% das necessidades nacionais de sementes de eucaliptos, das mais variadas espécies.

Produção de Lenha

O desenvolvimento das indústrias de papel e celulose e de chapas duras e o aprimoramento da técnica industrial permitindo, agora, a utilização do eucalipto em pé de igualdade com as coníferas, a despeito de sua fibra curta, provocou aumento bastante acentuado na procura de lenha para uso como matéria prima naquelas indústrias.

Conseqüentemente, o fornecimento de lenha pelos hortos aumentou gradativamente no quadriênio para atingir cerca de 220.000 m³ em 1970.

A necessidade de aproveitamento imediato de grande quantidade de lenha disponível no horto de Aimorés, sob pena de perder o interesse como matéria prima para as indústrias em virtude do diâmetro atingido pelas árvores, levou à realização da maior concorrência já efetuada pela Companhia, envolvendo 630.000m³ seguida, logo depois, de uma segunda licitação relativa a outros hortos e com a colocação à venda de mais 130.000 m³ de lenha.

Parte da lenha relativa à primeira concorrência, foi retirada no ano passado e se inclui no total apontado, devendo o restante ser cortado e retirado nos próximos dois anos.

A obrigatoriedade do transporte ferroviário fez com que a lenha melhorasse sensivelmente sua participação no total de mercadorias transportadas permitindo-lhe, talvez, colocar-se entre as dez primeiras nas estatísticas relativas a 1970.

Produção de Dormentes

A escolha das espécies plantadas no passado visava sobretudo o aproveitamento do eucalipto como lenha, inclusive por parte da própria estrada, em suas locomotivas a vapor, o que explica o reduzido número de árvores disponíveis de espécies indicadas para a extração de dormentes.

Apesar disso, o Departamento Florestal, com o auxílio da serraria das oficinas de Rio Claro, conseguiu entregar em 1970, 30.878 dormentes de bitola larga para serem empregados nas linhas da Companhia.

Plantio de 2 milhões de eucaliptos

Preocupada com a crescente dificuldade na obtenção de dormentes provenientes de essências indígenas e considerando que as plantações de eucaliptos existen

tes nos hortos, em sua quase totalidade, não se prestam à extração de dormentes, a Companhia retomou o plantio com a finalidade de, dentro de alguns anos, passar a dispor de madeira para atender, ainda que parcialmente, suas próprias necessidades.

Assim é que, em 1969, foram plantados 1 MILHÃO de pés de eucalipto citrio dora, no Horto Florestal de Guarani, constituindo-se essa plantação na primeira experiência nacional de plantio em larga escala, com uso de fertilizantes.

A adubação deverá acelerar sobremaneira o crescimento das árvores o que, aliás, já se evidencia na plantação, e que permitirá uma antecipação no aproveitamento da madeira para obtenção de dormentes.

No ano passado, 1970, um segundo plantio de mais 1 MILHÃO de árvores foi autorizado, envolvendo os hortos de Sumaré, Rio Claro e Guarani, o que revela o empenho da Companhia na solução de um problema sério para a manutenção de sua via permanentemente em boas condições.

Convênio com a Faculdade de Filosofia Ciências e Letras de Rio Claro

Com a finalidade de continuar assegurando às pesquisas no setor de genética o mesmo carinho e desenvolvimento que sempre lhes dispensou no passado, apesar das dificuldades financeiras com que luta, a Companhia celebrou convênio com a Faculdade de Ciências e Letras de Rio Claro, sem ônus para a CPEF, para aumento dessas pesquisas e experimentações, com utilização de parte das facilidades disponíveis no Horto Florestal de Rio Claro.

Presentemente, acham-se em andamento 47 itens de pesquisas científicas, as mais variadas, de interesse comum, da Faculdade e do Horto.

DIRETORIA DE PESSOAL

A Diretoria de Pessoal é responsável pela administração de toda a parte referente ao pessoal, incluindo a movimentação e, o que é mais importante, a seleção, o ensino e o treinamento.

À Diretoria de Pessoal está subordinada, ainda, a Divisão de Abastecimento, parte relevante do setor, pelos reflexos junto à própria família dos empregados, responsável que é pelo fornecimento de gêneros alimentícios de primeira necessidade e de medicamentos.

Ao serem iniciadas as atividades relativas ao quadriênio 1967/1970, foram definidos os problemas básicos com que se defrontava a Companhia no trato dos assuntos de pessoal:

- necessidade de estrutura de um órgão administrativo para gerir os assuntos próprios da Diretoria, com a determinação de normas de trabalho, selecionamento de pessoal e organização material;
- necessidade urgente de reformulação dos conceitos administrativos dos assuntos de pessoal, principalmente aqueles decorrentes da estrutura orgânica do quadro, aumento da eficiência de seu pessoal, estabelecimento de sua situação jurídica e modernização dos sistemas de admissão, seleção interna para provimento de cargos e treinamento.
- necessidade de consolidar as relações da empresa com os seus empregados, conturbadas, de longa data, pela situação de atrito acirrada com o órgão representativo da categoria profissional e pela crescente onda de ações judiciais na área trabalhista, movidas contra a Companhia.
- necessidade de tornar mais eficiente a operação do Serviço de Abastecimento, órgão destinado ao fornecimento de gêneros e medicamentos aos empregados.
- necessidade de tornar ,mais seguros e eficientes os serviços do Departamento de Pessoal.
- dentro das possibilidades legais e administrativas, reduzir as despesas com pessoal da Companhia.

MODERNIZAÇÃO DA SISTEMÁTICA DE ENSINO, SELEÇÃO E
TREINAMENTO DE PESSOAL

Com a finalidade de superar o premente problema da inadequação do pessoal, a Companhia criou, em setembro de 1967, a Divisão de Ensino, Seleção e Treinamento, com sede em Jundiaí, cabendo-lhe:

- administrar, ampliar e atualizar as Escolas de Formação Profissional de Jundiaí, e Rio Claro, mantidas através de acordo com o SENAI;
- constituir um sistema atualizado de seleção de pessoal, não só para admissão, como para orientação e acesso aos cargos e funções da ferrovia;
- montar um sistema adequado de treinamento para o pessoal da Companhia, visando o aumento de eficiência e o melhor aproveitamento nas funções ferroviárias e diminuindo a demanda de admissão de pessoal especializado.

Os seguintes dados refletem com bastante eloquência o trabalho desenvolvido pela Divisão.

4.481 exames de seleção, realizados em laboratório próprio pelo Serviço de Seleção a partir da respectiva instalação, em julho de 1969;

- 2.933 participantes em cursos e estágios para pessoal adulto da Companhia, foram supervisionados pela Divisão de Ensino;
- 943 alunos participaram, no quadriênio, dos cursos de Formação Profissional (Acôr do SENAI), contra 725 nos 30 anos anteriores;
- 282 frequentam o curso de Madureza Ginásial pela TV, implantado em convênio com a Fundação Anchieta, sendo 195 em Jundiaí, 51 em Campinas e 28 em São Paulo; e
- 153 alunos participam atualmente de cursos de Alfabetização de Adultos.

PESQUISA GERAL DE ESCOLARIDADE E CLASSIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE CURSOS

Com a finalidade de estabelecer as bases dos programas de treinamento, a Divisão de Ensino, Seleção e Treinamento, por determinação da Diretoria de Pessoal, realizou uma pesquisa de escolaridade no quadro da Companhia, cuja execução envolveu o envio de questionário a 10.790 empregados.

Os elementos colhidos posteriormente trabalhados pela Divisão de Processamento de Dados, permitiram uma visão da situação de escolaridade, em meados de .. 1968, com as seguintes informações:

- empregados sem curso primário (ou com o curso incompleto)	4.071
- empregados só com curso primário	3.767
- empregados com formação média e especializações várias	2.870
- empregados com nível superior	82

PLANO DE CLASSIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE CARGOS

Em junho de 1969, foi constituído um Grupo de Trabalho, sob orientação técnica da Divisão de Ensino, Seleção e Treinamento, destinado a analisar todos os cargos e funções da Companhia, de que resultou o "Plano de Classificação e Avaliação de Cargos", o qual, iniciado em fins de 1969, acha-se em fase de conclusão.

Esse, embora da competência de área alheia à Divisão, constituir-se-á em documento valioso ao estabelecimento de normas de recrutamento, seleção e treinamento de pessoal.

ESTÁGIOS, CURSOS E TREINAMENTOS EXTERNOS

Com o propósito de aprimorar a formação profissional do pessoal, a Companhia incentivou e proporcionou a inúmeros empregados de todos os níveis, a possibilidade de participação em estágios, bôlsas de estudos, cursos, congressos, seminários, visitas e treinamentos no país e no exterior, de que os quadros dão bem idéia:

NO EXTERIOR:

	PAÍS	Participantes 62/70:
Estágios técnicos em Ferrovias francesas e estágios na SNCF, sob patrocínio da ASTEF.	França	18
Congresso Panamericano de Estradas de Ferro	Argentina	2
Estágios técnicos em ferrovia	Japão	1

	PAÍS	Participantes 67/70 :
Visita à indústria ferroviária	Japão	1
Visita à indústria ferroviária	Alemanha	1
Bolsa da FAO	Venezuela	2
Bolsa de estudos da Agência para o Desenvolvimento Internacional	E. U. A.	1
T O T A L		26

NO PAÍS

	LOCAL (Ou Escola)	PARTICIPANTES 1967/70
Administração de Empresas (nível universitário)....	F. Get. Vargas e outras	7
Administração de Empresas (outros níveis).....	F. G. Vargas, Idort e outras	15
Ad. Empresas Agro-Pecuárias (seminário)	IDORT	1
Administração de Transportes	F. Get. Vargas	4
Rêde Fer. Federal (seminário)	B. Hor. Juiz de Fora	3
Locomotivas Diesel-Elétricas	CM-Campinas	2
Treinamento e/Planejamento e Operação de Estradas-de Ferro		1
Corrosão		1
Tecnologia Ultra Sônica		1
Agentes de Segurança	Ac. Polícia-SP	3
Técnicas de Turismo	SENAI	1
IBM . Programação computadores	São Paulo	28
Orçamento Programa - Sec. Fazenda	São Paulo	14
Línguas (francês, português, etc.)	Aliança Francesa e outros	63
Organização de Serv. Secretaria em Empresas, Técnica de Dir. do Trabalho, Estudos de Tempos e Métodos, Admin. de Almoxxarifados, Treinamento em Imp.e Exportação, Organização de Arquivos, Gerência Financeira, Programação da Produção, Org. e Admin. de Empresas (seminário), Org. de Métodos p/Sistemas Administrativos, Liderança de Reuniões, Técnicas de Planejamento, Programação e Contrôle CPM-PERT, Pesquisas de Mercado, Org. de Pequenas Empresas, Técnica de Chefia, Relações Humanas no Trabalho, Leitura Acelerada, Secretária Executiva, Contabilidade Prática, Gerência e Contrôle de Estoques, Treinamento e Desenvolvimento de Compradores.....	IDORT	93

	LOCAL (Ou Escola)	PARTICIPANTES 1967/1970
Relações Públicas, Avaliação de cargos e Administração de salários	Jundiaí	6
Consumocracia, Mercadologia e Marketing-Integrado	Centro de Treinamen to e Desenvolvim.	1
Leitura acelerada para executivos	São Paulo	2
Propaganda e Promoção de Vendas	São Paulo	1
Rotinas Trabalhistas	São Paulo	2
Estágio na firma "CIVEL"	Rio de Janeiro	1
Pesquisas Rodoviárias	São Paulo	1
TOTAL		251

Com a participação desses 277 empregados nos vários cursos, estágios e outros, - dispendeu a Companhia a importância total de Cr\$203.895,07.

MODERNIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE ABASTECIMENTO

Dêsde o início da atual gestão, verificou-se a necessidade de tornar mais eficiente e menos custosa a operação do Serviço de Abastecimento, subordinado à Diretoria de Pessoal e destinado ao fornecimento de gêneros e medicamentos aos empregados da Companhia.

O órgão vinha se tornando dia a dia mais ineficiente, dada à condição arcaica das instalações, e de operação sempre mais onerosa.

A partir de 1967, a obrigatoriedade de incidência do ICM, a determinação da Diretoria no sentido de que as obrigações sociais passassem a ser contabilizadas a débito do Serviço de Abastecimento e a concorrência resultante da implantação de cadeias de super-mercados, tornaram imperioso o planejamento e a implantação de um sistema operacional mais eficiente e que melhor atendesse, em qualidade e preços, aos ferroviários da Companhia.

Com tal finalidade, procurou-se estabelecer uma gradual redução de despesas e um possível aumento de receita.

As despesas com pessoal constituem o principal item de despesa total do Serviço de Abastecimento, atualmente Divisão de Abastecimento, sendo que, em 1967, elas representavam 76% daquele total.

O número de empregados, antes excessivamente elevado, foi consideravelmente diminuído no quadriênio, em decorrência de implantação gradual, em todos os armazéns, de um sistema de auto-serviço por parte dos consumidores e da modernização dos serviços administrativos e burocráticos de grande volume no escritório central da Divisão e nos próprios armazéns, conforme se verifica no quadro abaixo:

REDUÇÃO DO NÚMERO DE EMPREGADOS DA DIVISÃO DE ABASTECIMENTO

	1967	1968	1969	1970	TOTAL
Janeiro	395	368	311	251	
Dezembro	<u>368</u>	<u>311</u>	<u>251</u>	<u>235</u>	
Redução	27	57	60	16	160

Com a transformação dos armazéns para o sistema de auto-serviço, verificou-se queda considerável das entregas domiciliares através do aviamento de pedidos mensais, que representava considerável ônus para o serviço, conforme demonstrativo:

ANO	1967	1968	1969	1970
PEDIDOS (Nº) ...	89.290	69.734	28.220	10.595
PÊSO (Tonel.) ..	7.975	3.129	1.069	360

Para a diminuição dos serviços burocráticos, foram adotadas várias alterações de caráter administrativo, necessárias para acompanhar o novo sistema adotado para os armazéns e também para modernizar, de modo geral, os serviços administrativos:

- mecanização do controle de débito e crédito e processamento dos elementos pela Divisão de Processamento de Dados, de que resultou maior rapidez e segurança e considerável economia de material e mão-de-obra (redução de 25 empregados);
- mecanização do inventário de mercadorias;
- eliminação do talonário de controle de compras, com o emprego de máquinas registradoras;
- simplificação parcial do serviço da Contabilidade Auxiliar.

PROBLEMAS GERAIS DE PESSOAL

Visando dotar a Diretoria de Pessoal de capacidade própria para supervisionar os problemas encontrados, bem como implantar, dentro das possibilidades de conjuntura, novos critérios administrativos para o pessoal, foram tomadas duas medidas iniciais:

- criação da Divisão de Ensino, Seleção e Treinamento, já referida anteriormente;
- organização administrativa da Secretaria da Diretoria de Pessoal, com elementos devidamente selecionados e com o equipamento necessário ao seu funcionamento.

Posteriormente, em março de 1968, com o propósito de assessorar a Diretoria no provimento de cargos, na realização das promoções gerais nas carreiras, na fiscalização e execução do almanaque anual e na implantação de normas e regulamentos internos para provimento de cargos, foi criada a Comissão de Vacância e Provisamento.

Por outro lado, com a instalação, em Jundiaí, do Centro de Processamento de Dados, foi possível transferir para o novo setor o processamento de várias rotinas burocráticas relativas ao pessoal, com reflexos extre-

mamente benéficos para o andamento dos serviços do Departamento de Pessoal e da Divisão de Abastecimento.

EXAME E REFORMULAÇÃO DA ESTRUTURA DOS ÓRGÃOS DA COMPANHIA

A partir de 1967, e dentro das limitações e recursos postos à disposição da Diretoria de Pessoal, passaram a ser revisadas as estruturas orgânicas dos Departamentos Normativos e Divisionários da COMPANHIA PAULISTA, sendo os estudos realizados encaminhados à aprovação da Diretoria.

Na impossibilidade inicial de um planejamento global para toda a empresa, foram abordados aspectos da estrutura dos Departamentos da Companhia, de acordo com as prioridades solicitadas pelos Diretores responsáveis.

Da mesma forma, foram examinadas e propostas modificações e alterações em cargos de carreira e cargos isolados do quadro da Companhia, com a finalidade de melhor defini-los, procurando tornar mais eficiente a operação do serviço ferroviário.

Outrossim, problemas de ordem trabalhista levaram a Diretoria à revisão de muitos aspectos da situação, destacando-se, como de maior relevância as seguintes: adoção de horário único para os escritórios da Companhia e alteração do horário das oficinas; criação da carreira de escalador e definição dos cargos de Chefia da Tesouraria.

GRUPO DE TRABALHO

PARA NORMAS DE PESSOAL

Criado por sugestão da Diretoria de Pessoal, foi constituído e iniciou os trabalhos em 1970 e destina-se a realizar o levantamento, a compilação, a revisão e a publicação de todas as normas e regulamentos relativos a pessoal e que existiam na Companhia de forma esparsa.

ASSUNTOS DE PESSOAL ENCAMINHADOS

No quadriênio 1967/1970 foram encaminhados diversos assuntos relacionados ao pessoal, quase sempre de interesse de toda categoria profissional, - que de longa data exigiam solução. Esses assuntos não solucionados, seriam provável causa de atritos com os empregados.

Entre os principais alinham-se:

Pagamento dos atrasados de licença-prêmio; ajuda de custo para os empregados transferidos por conveniência de serviço; compensação das escalas da categoria "C"; inexata incorporação do "prêmio assiduidade"; acordo no Dissídio Coletivo de 1968; complementação de auxílio doença e incorporação das horas extras à remuneração das férias - ágio noturno.

Note-se que, apenas para saldar os débitos em atraso, relativos ao pagamento de licença-prêmio, a Companhia dispendeu cerca de Cr\$6.000.000,00 (seis milhões de cruzeiros) dos quais Cr\$5.000.000,00 em 1967 e Cr\$1.000.000,00 em dezembro de 1968, quando ficou liquidada a pendência.

RELAÇÕES COM O SINDICATO DA CATEGORIA

Em decorrência da conjuntura que vem caracterizando as relações

entre a Companhia e o órgão representativo de seus empregados, a via judicial tem sido o caminho preferido por estes para a solução de problemas de relações de trabalho.

Dêsde 1967, a atual Diretoria procura demonstrar a conveniência de alterar o processo, buscando solucionar os impasses pendentes através de acordos administrativos, dentro das limitações existentes.

Apesar disso, o número de ações judiciais intentadas contra a Companhia, mantém-se em nível uniforme desde aquele ano, conforme o demonstrativo seguinte:

RECLAMAÇÕES TRABALHISTAS (1967/1970)

ANO	PROCESSOS	LIQUIDADOS		EM ANDAMENTO
		PROCEDENTES	IMPROCEDENTES	
1967	491	103	62	326
1968	530	78	38	414
1969	573	94	19	460
1970	403	17	13	383
TOTAL	1997	292	122	1583

Aos 1997 processos iniciados durante o quadriênio, deve-se acrescentar.. 2.557 reclamações existentes em 31 de dezembro de 1966, o que permite visualizar, em toda extensão e realismo, o vulto que o problema representa para a Companhia.

Indiscutivelmente, a sobreposição de dois regimes distintos de trabalho, gerou, na prática, uma esdrúxula relação empregatícia que leva ao reconhecimento de reivindicações as mais descabidas, através do enquadramento, ora num, ora noutro regime, ao sabor da conveniência própria e momentânea dos reclamantes e, muitas vezes, em injustificável prejuízo dos próprios colegas de trabalho.

Tal situação, que certamente levaria à insolvência qualquer empresa que não contasse com subvenções do Governo, como é o caso da Companhia, responde pelo número elevado de reclamações existentes, envolvendo quase tantos reclamantes (... 10.003) quantos são os empregados (10.878) o que garante à PAULISTA, nesse particular, uma posição talvez única e nada invejável.

Para se ter uma idéia do que isso significa, recente levantamento dos processos em andamento, efetuado pela Divisão de Processamento de Dados, revelou que, embora o valor total atribuído às causas pouco ultrapasse TRÊS milhões de cruzeiros, no pagamento das reclamações correspondentes, SE VIER A PERDÊ-LAS TÔDAS, hipótese a ser encarada com realismo, a PAULISTA terá que dispendir cerca de TRINTA milhões de cruzeiros.

É esse um aspecto da atividade empresarial do Estado que está a merecer um estudo urgente e cuidadoso por parte das autoridades competentes, visando a adoção de medidas capazes de assegurar àquelas empresas de que o Estado participa e para cujos empregados estende direitos e vantagens próprios do funcionalismo, meios eficazes de proteção e de defesa que disciplinem com segurança a aplicação da lei.

Conforme ver-se-á a seguir, em quadro de movimento de pessoal, o número de empregados passou de 12.891 em 1967 para 10.878 em 1970, ou seja, uma redução de 16%, aproximadamente.

Todos os empregados admitidos em 1969 e 1970 o foram pelo regime da CLT, bem como 13 dos 95 admitidos em 1968.

O número de acidentes do trabalho caiu praticamente à metade no quadriênio, o que evidencia a atenção e perseverança com que foi encarado o assunto durante o período.

MOVIMENTO DE PESSOAL DURANTE O QUADRIÊNIO

	1967 (1º/Jan)	1968	1969	1970 (31/Dez)
Empregados	12.891	11.366	11.159	10.878
Admissões	80	95	281	297
Exonerações, demissões e falecimentos..	151	204	264	199
Desligamento por aposentadoria	688	731	475	586
Aposentados existentes	7.283	7.773	7.697	7.879
Pensionistas existentes	4.304	4.481	4.611	4.791
Promoções	3.224	4.221	3.824	1.870
Acidentes do trabalho	2.284	1.798	1.379	1.189
Despesas com acidentes do trabalho (M Cr\$)	363	564	593	583

... 000 0 000 0 000 ...

CONCLUSÃO

São estas as informações que a Diretoria tem a honra de apresentar à consideração dos Senhores Acionistas, em complemento ao Relatório já publicado de acordo com as disposições legais e estatutárias.

São Paulo, 29 de março de 1.971.

A DIRETORIA:

Walfrido de Carvalho	-	Diretor Presidente
Domingos Luz de Faria	-	Diretor Vice-Presidente e Secretário Geral
Alfredo P. Azevedo Marques	-	Diretor de Operações
Carlos Adolpho Mariante	-	Diretor de Pessoal
Newton Coli Machado	-	Diretor Comercial

QUADRO I

MOVIMENTO FINANCEIRO GERAL

ANOS	RECEITA GERAL Cr \$	% de crescimento	DESPESA GERAL Cr \$	% de crescimento	DEFICIT Cr \$	% de crescimento	Percentagem da despesa p/ a receita geral %
1963	7.339.693,64		16.276.036,90		8.936.343,25		221,75
1964	12.004.887,55	63,56	30.246.355,52	85,83	18.241.467,96	104,13	251,95
1965	23.371.535,28	94,68	49.572.514,85	63,89	26.200.979,57	43,63	212,10
1966	29.159.768,40	24,77	69.660.091,54	40,52	40.500.323,14	54,57	238,89
1967	35.721.567,88	22,50	90.788.351,79	30,33	55.066.783,91	35,96	254,15
1968	45.793.291,07	28,19	120.580.776,47	32,81	74.787.485,40	35,81	263,33
1969	53.868.134,72	17,63	136.503.615,41	13,20	82.635.480,69	10,49	253,40
1970	71.901.296,67	33,47	156.684.259,03	14,78	84.782.962,36	2,59	217,91

QUADRO II

MOVIMENTO FINANCEIRO FERROVIÁRIO

ANOS	RECEITA FERROVIÁRIA Cr \$	% de crescimento	DESPESA FERROVIÁRIA Cr \$	% de crescimento	DEFICIT SERVIÇO FERROVIÁRIO Cr \$	% de crescimento	Coefficiente do tráfego %
1963	5.532.768,70		12.295.745,94		6.762.977,23		222,23
1964	9.230.848,03	66,84	22.965.421,64	86,77	13.734.573,60	103,08	248,78
1965	15.212.014,15	64,79	35.108.473,27	52,87	19.896.459,12	44,86	230,79
1966	18.630.504,09	22,47	47.607.028,28	35,60	28.976.524,19	45,64	255,53
1967	28.386.652,84	52,36	60.951.423,31	28,03	32.564.770,47	12,38	214,71
1968	35.075.276,77	23,56	80.636.948,09	32,29	45.561.671,32	39,91	229,89
1969	40.357.690,86	15,06	90.696.998,10	12,47	50.339.307,24	10,48	224,73
1970	52.162.261,29	29,24	104.548.594,38	15,27	52.386.333,09	4,06	200,42

QUADRO III

RECEITA

ANOS	PASSAGEIROS	BAGAGENS E ENCOMENDAS	MERCADORIAS	C A F É	ANIMAIS	DIVERSOS
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
1965	6.191.840,92	509.242,01	5.416.465,31	1.634.553,83	1.160.068,44	299.843,64
1966	8.183.633,83	790.942,29	6.336.513,52	1.196.695,38	1.245.500,62	877.218,45
1967	11.035.767,37	1.103.194,05	14.713.061,73	1.719.231,79	1.122.615,10	3.011.118,73
1968	14.056.893,66	1.031.447,17	21.332.046,00	2.309.781,03	1.038.709,59	2.251.814,43
1969	17.862.028,06	895.066,43	23.091.221,09	1.694.254,56	1.066.589,00	3.003.900,21
1970	21.953.739,46	832.788,80	32.200.376,11	2.282.467,19	848.418,85	3.253.854,80

QUADRO IV

DESPESA

ANOS	CUSTEIO DA ADMINISTRAÇÃO CENTRAL E DIVERSOS	CONS. DA VIA PERMANENTE, EDIFÍCIOS E INSTALAÇÕES	MANUTENÇÃO DO EQUIPAMENTO DOS TRANSPORTES	CUSTEIO DOS SERVIÇOS COMERCIAIS	CUSTEIO DO TRÁFEGO, MOVIMENTO E TRAÇÃO	DESPESA DOS TRANSPORTES AUXILIARES
	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
1965	7.278.764,78	6.126.960,50	5.549.195,80	196.687,88	15.956.864,31	—
1966	10.867.004,09	8.128.310,34	7.438.010,36	310.599,43	20.863.104,06	—
1967	15.966.197,08	9.408.524,79	9.215.008,74	582.645,69	25.779.047,01	1.549.130,91
1968	24.387.761,70	12.606.585,61	12.780.070,74	703.754,29	30.158.775,75	1.920.730,38
1969	25.742.698,13	15.755.379,49	15.611.066,12	928.845,57	32.659.008,79	2.214.095,25
1970	19.016.046,37	19.058.860,53	20.881.443,54	1.225.847,60	44.366.396,34	2.103.380,63

QUADRO V

RECEITA E DESPESA POR TONELADA-KILÔMETRO DE PÊSO ÚTIL

ANOS	RECEITA DOS TRANSPORTES (1)	DESPESA DOS TRANSPORTES (2)	TONELADAS-KILÔMETRO DE PÊSO ÚTIL	RECEITA MÉDIA POR TON-KM DE PÊSO ÚTIL	DESPESA MÉDIA POR TON-KM DE PÊSO ÚTIL
	Cr \$	Cr \$		Cr \$	Cr \$
1965	15.212.014,15	35.108.473,27	991.600.042	0,01534	0,03541
1966	18.630.504,09	47.607.028,28	812.279.043	0,02294	0,05861
1967	32.704.988,77	62.500.554,22	679.454.795	0,04813	0,09198
1968	42.020.691,88	82.557.678,47	873.771.484	0,04809	0,09448
1969	47.612.047,59	92.911.093,35	840.181.112	0,05667	0,11058
1970	61.371.645,21	106.651.975,01	832.368.446	0,07373	0,12813

(1) — A partir do ano de 1967 foi incluída a receita dos "Transportes Auxiliares".

(2) — A partir do ano de 1967 foi incluída a despesa dos "Transportes Auxiliares".

QUADRO VI

DESPESAS DE CUSTEIO

QUADRO COMPARATIVO DAS DESPESAS DO ANO DE 1970 COM AS DO ANO DE 1969

V E R B A S	1970	1969	AUMENTO	DIMINUIÇÃO
MANUTENÇÃO DA VIA PERMANENTE, EDIFÍCIOS E INSTALAÇÕES:	Cr \$	Cr \$	Cr \$	Cr \$
Pessoal	12.733.964,86	8.930.413,97	3.803.550,89	—
Material	2.895.401,92	3.798.636,41	—	903.234,49
Diversos	3.429.493,75	3.026.329,11	403.164,64	—
S O M A	19.058.860,53	15.755.379,49	3.303.481,04	—
MANUTENÇÃO DO EQUIPAMENTO DOS TRANSPORTES:				
Pessoal	12.996.189,88	8.274.512,56	4.721.677,32	—
Material	6.287.515,29	6.169.503,32	118.011,97	—
Diversos	1.597.738,37	1.167.050,24	430.688,13	—
S O M A	20.881.443,54	15.611.066,12	5.270.377,42	—
SERVIÇO COMERCIAL:				
Pessoal	1.128.063,72	561.354,05	566.709,67	—
Material	38.703,55	20.610,83	18.092,72	—
Diversos	59.080,33	346.880,69	—	287.800,36
S O M A	1.225.847,60	928.845,57	297.002,03	—
TRAFEGO, MOVIMENTO E TRACÃO:				
Pessoal	37.182.002,41	25.571.783,48	11.610.218,93	—
Material	5.421.287,32	4.441.033,68	980.253,64	—
Diversos	1.763.106,61	2.646.191,63	—	883.085,02
S O M A	44.366.396,34	32.659.008,79	11.707.387,55	—
ADMINISTRAÇÃO SUPERIOR:				
Pessoal	13.529.879,11	11.191.496,95	2.338.382,16	—
Material	433.163,67	584.042,92	—	150.879,25
Diversos	5.053.003,59	13.967.158,26	—	8.914.154,67
S O M A	19.016.046,37	25.742.698,13	—	6.726.651,76
S U B - T O T A L	104.548.594,38	90.696.998,10	13.851.596,28	—
DESPESAS DOS TRANSPORTES AUXILIARES.	2.103.380,63	2.214.095,25	—	110.714,62
DESPESA COMERCIAL, DE GESTÃO E COMPLEMENTAÇÃO APOSENTADOS E PENSIONISTAS	48.816.710,72	43.592.522,06	5.224.188,66	—
T O T A L	155.468.685,73	136.503.615,41	18.965.070,32	—
CONTA DE RESULTADO	1.215.573,30	—	1.215.573,30	—
T O T A L G E R A L	156.684.259,03	136.503.615,41	20.180.643,62	—

QUADRO COMPARATIVO DA RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO DE 1970 COM O DE 1969

DESIGNAÇÃO	ANO DE 1970		ANO DE 1969		AUMENTO		DIMINUIÇÃO	
	QUANTIDADE	IMPORTE Cr \$	QUANTIDADE	IMPORTE Cr \$	QUANTIDADE	IMPORTE Cr \$	QUANTIDADE	IMPORTE Cr \$
RECEITA DOS TRANSPORTES EM TRENS DE PASSAGEIROS :								
Bilhetes	1.450.627	5.942.151,38	1.281.265	4.571.679,15	169.362	1.370.472,23	—	—
{ 1a. classe	6.503.725	13.070.523,67	7.155.436	10.383.219,27	—	2.687.304,40	651.711	—
{ 2a. classe	135.401	42.014,97	153.653	32.981,58	—	9.033,39	18.252	—
Passes Colegiais	393.992	77.068,35	458.760	73.478,34	—	3.585,01	64.768	—
Passes Diversos	204.018	522.754,01	379.095	508.030,03	—	14.723,98	175.077	—
{ 1a. classe	412.896	569.798,05	393.053	405.526,57	19.843	164.271,48	—	—
{ 2a. classe	—	51.283,50	—	226.387,71	—	—	—	175.104,21
Suplemento - reserva de lugares {	—	102.297,51	—	439.082,52	—	—	—	336.785,01
{ 2a. classe	—	—	—	—	—	—	—	—
Cadernetas quilométricas	509.764	504.046,22	427.058	415.347,70	82.706	88.698,52	—	—
Trens especiais	—	—	(8)	1.011,76	—	—	—	1.011,76
Leitos	—	993.291,30	—	724.934,01	—	268.357,29	—	—
Carros pulmans	—	78.357,86	—	79.990,53	—	—	—	1.632,67
Transportes fúnebres	—	157,64	—	358,89	—	—	—	201,25
SOMA	9.610.423	21.953.739,46	10.248.320	17.862.028,06	—	4.091.711,40	637.897	—
TOTAL DE ENCOMENDAS	16.586.778	832.788,80	18.279.856	895.066,43	—	—	1.693.078	62.277,63
ANIMAIS EM TRENS DE PASSAGEIROS, INCLUSIVE TAXAS.	1.012	14.309,36	2.245	18.608,13	—	—	1.233	4.298,77
TOTAL EM TRENS DE PASSAGEIROS	—	22.800.837,62	—	18.775.702,62	—	4.025.135,00	—	—
EM TRENS DE MERCADORIAS :	Kg		Kg		Kg		Kg	
Ferroviário	1.685.222.573	18.769.934,10	1.260.741.166	9.954.932,51	424.481.407	8.815.001,59	—	—
Rodoferroviário	849.227.511	13.248.897,74	1.402.838.959	12.943.797,59	—	305.100,15	553.611.448	—
Café beneficiado	175.590.033	2.282.467,19	200.782.338	1.694.254,56	—	588.212,63	25.192.305	—
TOTAL	2.710.040.117	34.301.299,03	2.864.362.463	24.592.984,66	—	9.708.314,37	154.322.346	—

D E S I G N A Ç Ã O	ANO DE 1970		ANO DE 1969		A U M E N T O		D I M I N U I Ç Ã O	
	QUANTIDADE	IMPORTE	QUANTIDADE	IMPORTE	QUANTIDADE	IMPORTE	QUANTIDADE	IMPORTE
	Kg	Cr \$	Kg	Cr \$	Kg	Cr \$	Kg	Cr \$
Ferrovário								
Adubos e resíduos p/ adubos	152.633,871	1.331.216,85	147.466,899	1.183.378,69	5.166,972	147.838,16	—	—
Algodão em geral	75.145,625	872.088,09	882,855	11.104,50	74.262,770	860.983,59	—	—
Amendoim	11.098,282	178.975,68	1.687,276	18.773,74	9.411,006	160.201,94	—	—
Areia	29.185,111	196.859,20	30.896,412	150.722,12	—	46.137,08	1.711,301	—
Caroço de algodão para plantio - sementes	20.723,176	198.252,21	23.000,455	140.672,36	—	57.579,85	2.277,279	—
Cimento	28.449,200	268.318,98	16.260,660	142.960,95	12.188,540	125.358,03	—	—
Derivados de petróleo	8.579,257	153.533,51	18.178,272	146.332,77	—	7.200,74	9.599,015	—
Dormentes de madeira	15.530,845	200.605,75	15.549,687	177.680,61	—	22.925,14	18.842	—
Farelo de amendoim para fabricação de adubo.	13.729,190	222.327,22	—	—	13.729,190	222.327,22	—	—
Ferro e ferragens	8.987,094	148.143,35	3.795,173	44.266,08	5.191,921	103.877,27	—	—
Forragens — alfafa, farelos e outros pa-								
ra forragens	92.814,458	1.212.353,20	3.897,554	36.970,42	88.916,904	1.175.382,78	—	—
Gasolina	274.376,767	3.083.126,20	307.671,023	2.343.336,23	—	739.789,97	33.294,256	—
Laranjas	59.493,014	720.875,54	66.109,570	650.989,46	—	69.886,08	6.616,556	—
Lenha	58.722,067	488.035,51	30.292,169	227.815,73	28.429,898	260.219,78	—	—
Milho	266.796,353	3.363.303,41	9.173,531	67.064,93	257.622,822	3.296.238,48	—	—
Óleo combustível bruto	126.086,455	997.827,27	124.041,773	678.671,84	2.044,682	319.155,43	—	—
Óleo diesel	283.960,690	3.128.719,75	265.150,096	1.998.227,72	18.810,594	1.130.492,03	—	—
Óleo de caroço de algodão.	10.254,412	135.638,56	12.532,297	200.446,65	—	—	2.277,885	64.808,09
Produtos químicos e farmacêuticos	11.113,468	69.509,83	7.748,271	51.021,34	3.365,197	18.488,49	—	—
Outros gêneros	137.543,238	1.800.223,99	176.407,193	1.684.496,37	—	115.727,62	38.863,955	—
SOMA	1.685.222,573	18.769.934,10	1.260.741,166	9.954.932,51	424.481,407	8.815.001,59	—	—
Rodoferro-								
viário								
Acúcar	359.872,625	4.866.035,90	450.986,724	4.111.455,13	—	754.580,77	91.114,099	—
Adubos e resíduos p/ adubos	49.286,451	556.493,19	75.314,824	577.112,93	—	—	26.028,373	20.619,74
Algodão em geral	24.040,562	229.157,80	123.356,217	1.136.967,05	—	—	99.315,655	907.809,25
Amendoim	16.394,471	265.730,85	15.860,297	190.880,82	534,174	74.900,03	—	—
Caroço de algodão	47.571,833	494.883,33	54.559,216	430.358,46	—	64.524,87	6.987,383	—
Cimento	32.293,563	177.709,04	41.077,899	208.830,04	—	—	8.783,836	30.621,00
Farinha de trigo	28.151,512	338.724,54	39.848,507	373.620,59	—	—	11.696,995	34.896,05
Ferro e ferragens	19.237,589	277.823,52	6.356,306	125.901,63	12.881,283	151.921,89	—	—
Forragens — alfafa, farelos e outros pa-								
ra forragens	104.929,260	1.303.794,02	201.941,732	1.547.918,75	—	—	97.012,472	244.124,73
Leite em pó e condensado	6.105,026	63.181,99	7.676,866	65.897,47	—	—	1.571,840	2.215,48
Milho	25.800,152	319.971,78	151.300,869	1.268.692,50	—	—	125.500,717	998.720,72
Produtos químicos e farmacêuticos	6.417,973	118.887,19	8.883,833	94.442,35	—	24.444,84	2.465,860	—
Sal	6.374,662	69.556,60	19.750,402	148.198,58	—	—	13.375,740	78.686,98
Trigo em grão	12.891,915	290.654,15	4.879,518	96.648,36	8.012,397	194.005,79	—	—
Outros gêneros	109.889,917	3.876.293,84	201.046,249	2.577.927,93	—	1.298.365,91	91.186,332	—
SOMA	849.227,511	13.248.897,74	1.402.888,959	12.943.797,59	—	305.100,15	553.611,448	—
Ajuste Transauto								
Veículos transportados em va-								
gão comum	(2.019)	71.022,55	—	—	(2.019)	71.022,55	—	—
Veículos transportados em va-								
gão de dois andares	(405)	11.072,97	—	—	(405)	11.072,97	—	—
Carros e Vagões								
Circulando sobre suas próprias								
rodas, exceto vagões fanques	(36)	1.758,65	(55)	1.066,45	—	692,20	(19)	—

QUADRO VIII

I — RECEITA — CR \$

a) Passageiros	21.953.739,46
b) Encomendas	832.788,80
c) Animais	848.418,85
d) Mercadorias, inclusive Rodoviário	34.482.843,30
e) Telegramas	59.109,31
f) Diversos	3.194.745,49

TOTAL, INCLUSIVE RODOVIÁRIO 61.371.645,21

III — DESPESA — CR \$

1) Despesa de custeio, inclusive transportes auxiliares	106.651.975,01
---	----------------

IV — COEFICIENTE DE TRÁFEGO 173,78

VI — TRANSPORTES (QUANTIDADE) :

1) Número de passageiros transportados	9.610.423
2) Número de animais transportados	92.408
3) Toneladas de encomendas	16.587
4) Toneladas de mercadorias	2.710.040
5) Telegramas (número)	61.192

(P E R C U R S O)

6) Passageiros-quilômetro	1.139.424.718
7) Animais-quilômetro	39.401.021
8) Toneladas-quilômetro de encomendas	3.269.656
9) Toneladas-quilômetro de mercadorias	710.891.618
10) Toneladas-quilômetro total	832.368.446

VII — RECEITA E DESPESA POR TONELADA-QUILÔMETRO DE PÊSO ÚTIL TRANSPORTADO (REMUNERADO)

Receita por tonelada-quilômetro CR \$.	0,07373
Despesa por tonelada-quilômetro CR \$.	0,12813

QUADRO IX
ESTRADA DE FERRO ARARAQUARA

E S P E C I F I C A Ç Ã O	1 9 6 6 Cr\$	1 9 6 7 Cr\$	1 9 6 8 Cr\$	1 9 6 9 Cr\$	1 9 7 0 Cr\$	TOTAL Cr\$
1. VIA PERMANENTE						
1º — Alinhamento definitivo das tangentes, puxamento e acérto provisório das curvas	8.753,99	—	—	—	—	8.753,99
2º — Medidas de flechas, cálculo dos puxamentos e locação das mesmas	4.641,00	—	—	—	—	4.641,00
3º — Nivelamento, cálculo e projeto do perfil longitudinal	435,58	—	—	—	—	435,58
4º — Colocação de marcos e trilhos para Nivelamento	1.003,82	—	—	—	—	1.003,82
5º — Regularização da banquetta, correção da grade e do talude, abertura de valetas, etc.	516.211,14	179.504,17	—	—	—	695.715,31
6º — Soldagem de trilhos	54.291,00	16.607,38	—	—	—	70.898,38
7º — Substituição dos trilhos de 12m pelos de 240m, com aplicação de coxins de borracha e retentores	1.138,70	—	—	—	—	1.138,70
8º — Bueiros	49.000,00	20.000,00	5.000,00	13.803,43	83.160,00	170.963,43
9º — Galerias	23.000,00	8.800,00	—	—	—	31.800,00
10º — Drenos	156.000,00	76.000,00	111.000,00	161.849,91	122.400,00	627.249,91
11º — Passagens superiores e inferiores	142.000,00	60.000,00	74.534,45	—	—	276.534,45
12º — Muros de arrimo	18.000,00	12.000,00	1.465,55	2.727,55	54.440,00	88.633,10
13º — Equipamento para conservação da Via Permanente	250.000,00	200.000,00	200.000,00	115.700,20	39.140,00	804.840,20
14º — Remodelação de pátios para cruzamento de trens longos	251.700,00	—	—	2.704,12	—	254.404,12
SUB-SOMA :	1.476.175,23	572.911,55	392.000,00	296.875,21	299.140,00	3.037.101,99
2. CONSTRUÇÕES, OFICINAS E EQUIPAMENTOS						
1º — Construção do Escritório Central, em Araraquara	160.000,00	5.000,00	11.000,00	964,18	—	176.964,18
2º — Construção das Oficinas da Locomoção, em Araraquara	50.000,00	10.000,00	—	5.395,41	—	65.395,41
3º — Construção de um Super-mercado "Peg-Pag", em Araraquara	—	50.000,00	18.000,00	—	—	68.000,00
4º — Armazém de Catanduva	—	15.000,00	—	—	120.000,00	135.000,00
5º — Armazém de Matão	—	20.000,00	40.000,00	10.147,30	—	70.147,30
6º — Remodelação da estação de Catanduva	100.000,00	20.000,00	29.000,00	617,90	—	149.617,90
7º — Ampliação de desvios para 1.200 metros	11.750,77	—	—	—	124.900,00	124.900,00
8º — Ampliação de plataforma de estação, para 200m	—	—	—	—	—	11.750,77
9º — Equipamentos para Oficinas	—	57.946,48	—	—	50.000,00	107.946,48
10º — Equipamentos para escritório	—	10.500,00	—	—	43.238,00	53.738,00
11º — Equipamentos para o Tráfego	—	—	—	—	155.100,00	155.100,00
SUB-SOMA :	321.750,77	198.446,48	98.000,00	17.124,79	493.238,00	1.118.560,04
3. SINALIZAÇÃO, COMUNICAÇÃO E ILUMINAÇÃO						
1º — Serviço de tráfego centralizado	80.000,00	38.641,97	—	—	400.000,00	518.641,97
2º — Iluminação de pátio de estação e aquisição de transformadores	10.000,00	—	—	—	—	10.000,00
SUB-SOMA :	90.000,00	38.641,97	—	—	400.000,00	528.641,97
4. MATERIAL, RODANTE E DE TRACÃO						
1º — Aquisição e construção de carros de passageiros e vagões	612.074,00	200.000,00	600.000,00	471.000,00	733.000,00	2.616.074,00
TOTAL GERAL :	2.500.000,00	1.000.000,00	1.090.000,00	785.000,00	1.925.378,00	7.300.378,00

ÍNDICE

	Fôlha
RELATÓRIO DA DIRETORIA	3
DEMONSTRAÇÃO DA RECEITA E DESPESA	7
DEMONSTRAÇÃO DE LUCROS E PERDAS	11
BALANÇO GERAL	15
PARECERES	19
EXPOSIÇÃO ANEXA	23
I — Movimento Financeiro	25
II — Subvenções do Governo do Estado de São Paulo.	29
III — Financiamentos no País	30
IV — Empréstimos e Financiamentos no Exterior	32
V — Contrato da Société Française D'Etudes et Realisations Ferroviaires S.A. — SOFRERAIL	33
VI — Linhas Férreas em Tráfego	33
VII — Acionistas	34
VIII — Participação em outras Empresas	34
IX — Contribuições para o Instituto Nacional de Previdência Social e outros Encargos Sociais	35
X — Impostos	35
XI — Transportes por Conta dos Governos, Tráfego Mútuo, Intercâmbio de Vagões, e Serviços e Fornecimentos feitos às Estradas de Ferro	35
XII — Estações, Postos Telegráficos e Paradas.	37
XIII — Departamento de Engenharia Mecânica	41
XIV — Departamento de Eletricidade	43
XV — Departamento de Transportes	45
XVI — Departamento Comercial	48
XVII — Departamento da Conservação da Linha	53
XVIII — Departamento de Engenharia Civil	53
XIX — Departamento de Materiais	54
XX — Departamento Florestal	56
XXI — Pessoal.	56
XXII — Divisão de Abastecimento	57
XXIII — Administração da Estrada de Ferro Araraquara	58
RELATÓRIO DAS ATIVIDADES DESENVOLVIDAS PELA COMPANHIA PAULISTA DURANTE O QUADRIÊNIO 1967/1970	61
QUADRO I	97
QUADRO II	97
QUADRO III	98
QUADRO IV	98
QUADRO V	98
QUADRO VI	99
QUADRO VII	100
QUADRO VIII	103
QUADRO IX	104

