



MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS
REDE DE VIAÇÃO PARANÁ-S.CATARINA

RELATÓRIO

REFERENTE AO

ANO DE 1956

ADRESSENTADO AO EXMO. SNR

MINISTRO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS

PELO

ENG.º ANGELO LOPES
DIRETOR



351.064
F 314
1956
MEN 1095

Excelentíssimo Senhor Ministro:

Temos a honra de apresentar a Vossa Excelência o relatório das atividades desta Rêde, no ano findo de 1 956.

Este Relatório coordena alguns fatos de administrações anteriores e, principalmente, planos gerais de aparelhamento desta Rêde, cuja execução já estava em andamento quando assumimos a sua Direção no mês de março de 1 956.

Isso tornou-se necessário, visto desde 1 954 não terem sido relatados o planejamento de obras e o início da execução destas nas épocas regulamentares.

Conforta-nos, senhor Ministro, o fato de não ter havido solução de continuidade na execução do grandioso plano de aparelhamento desta Rêde, cuja origem é o relatório da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, datado de 1 952.

No corpo deste Relatório descrevemos com pormenores os serviços já realizados na linha e o aparelhamento já adquirido.

Estamos sertos de que, apesar de lentidão com que vem sendo cumprido o programa aprovado, dentro dos próximos dois anos a Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina estará em condições de realmente transportar a produção das zonas a que serve.

Relativamente bons forem os resultados financeiros alcançados.

A receita, que fôra orçada em ₩ 1 382 931 984,00, atingiu ₩ 1 703 408 723,00, ou seja, mais 23%; as despesas, previstas em ₩ 1 380 920 716, foram a ₩ 1 573 422 991,00, ou seja, mais 14%, findando o ano com um saldo positivo de ₩ 129 985 729,50.

Seguindo as rígidas determinações do Excelentíssimo Senhor Presidente da República no sentido da compressão das despesas, determinamos rigoroso controle nos gastos de material e nas despesas com pessoal, suprimindo, até o limite do possível, o trabalho em horário extraordinário. Suspenderam-se, também, as admissões e readmissões de empregados.

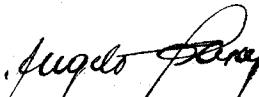
Não fôsse a alta contínua dos preços dos materiais de consumo, como que a neutralizar os esforços da administração em prol da economia, e resultados mais satisfatórios, sob o aspecto financeiro teriam sido alcançados.

No ano findo, recebemos decidido apôio de Vossa Excelênciia, com reflexo benéfico nos nossos serviços. Dentro do possivel e até a capacidade máxima de nosso material, esperamos ter correspondido à confiança por Vossa Excelênciia em nós depositada.

O escoamento normal da volumosa safra de cereais do setentrião paranaense, da safra de trigo do sul do Paraná e oeste Catarinense e de tôda a safra de frutas desta última zona, atestam a eficiênciia dos trabalhos desenvolvidos por todo o pessoal desta Rêde. Cooperamos também com a Viação Férrea do Rio Grande do Sul e E.F.Sorocabana, dando passagem franca em nossas linhas, de parte notável da safra triticola do Estado do Rio Grande do Sul.

Findamos esta rápida introduçâo, senhor Ministro, agradecendo o apôio à nossa administraçâo e fazendo cliente a Vossa Excelênciia que, neste momento, com exclusâo da madeira, todos os transporates estão em dia na Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina.

Curitiba, 15 de maio de 1957



Angelo Lopes
D i r e t o r

PLANOS DE TRABALHO

a) DA RÉDE

O planejamento mais acurado feito nos últimos anos pela Rêde, data de 1 951, ao tempo da Diretoria Raul Mesquita.

Para atender a solicitação da então recém organizada Comissão Mista Brasil-Estados Unidos organizou a Rêde um programa de aquisições e trabalhos que abrangiam um quinquênio, findo o qual era previsto que em 1 957 estaria esta estrada em condições de atender folgadamente a tôdas as solicitações de transporte que lhe fôssem feitas e melhorar ainda mais suas condições técnicas, com os saldos da exploração, únicamente.

Mostrou-se, nesse primeiro estudo, que deixaram de ser transportados mensalmente 2 460 vagões por falta de 40 locomotivas. Além disso, trafegavam 12 locomotivas alugadas da Estrada de Ferro Sorocabana, naquela ocasião. Assim, as necessidades da Rêde passaram a ser de 52 unidades.

Entretanto, como existiam 35 locomotivas de mais de 40 anos ou menos de 8 000 kg de esforço de tração, - as quais precisavam urgentemente ser substituídas por 15 unidades de 13 000 kg de esforço de tração, concluia-se que totalizavam 67 locomotivas as necessidades da ferrovia no tocante à tração. Como, porém, aguardava a Rêde 26 locomotivas novas (10 a vapor procedentes da Belgica, 10 elétricas e 6 a vapor fornecidas pela União), aquele total reduzia-se a 41.

Segundo dados colhidos em fontes merecedoras de crédito, em 1 950 a Rêde deixara de transportar 20 000 vagões. A incorporação das 41 unidades de tração, já referidas, possibilitaria o transporte de mais 29 520 vagões. Para o acréscimo anual das demandas de transporte, avaliadas em cerca de 18 000 vagões, previa-se que nos cinco anos do planejamento, ou seja de 1 952 a 1 956, as necessidades subiriam a 90 000, para o que era de mister aparelhar a Rêde, dotando-a de 400 vagões e 25 locomotivas por ano.

Para melhorar o transporte de passageiros, deficiente e de má qualidade, julgou-se necessário programar a aquisição de cinco composições, - três para trafegarem entre Curitiba e o Norte do Paraná, uma para reforço da contribuição da Rêde na formação dos trens entre São Paulo e Curitiba, uma para melhorar a contribuição da Rêde nos trens entre São Paulo e o Norte do Paraná.

Para os trens de subúrbio de Curitiba, e reforço dos trens

entre esta e Marcelino Ramos, seriam precisos mais 16 carros.

Afim de duplicar a velocidade comercial dos trens de carga, surgia a necessidade de reforçar o lastramento. O perfil de lastro de pedra adotado é o que utiliza um metro cúbico por metro de linha. Por medida de economia, em muitos casos, é ele reduzido à metade, para posterior ultimação. Esta providência, no entanto, nem sempre é tomada a tempo, por diversas razões, e a linha descoberta, sujeita a fogo e a deslocamento, não oferece garantia bastante ao desenvolvimento de velocidades maiores. A previsão que se fazia em 1951 era a do emprego de 221 500 m³ de pedra britada nos 578 km de linha com lastro incompleto.

Em 1951 havia apenas 28% de trilhos em bom estado nas linhas, 18% regulares, 48% em mau estado e 6% em péssimo estado.

Havia, como ainda há, 10 tipos de trilhos, desde o de 20,0 kg/m até o de 37,2 kg/m.

Projetou-se reduzir os tipos a dois apenas; nos troncos principais empregar-se-iam trilhos de 37,2 kg/m e nos ramais e linhas secundárias, 32,24 kg/m. A substituição prevista em cinco anos era de 254 km de linha com trilhos tipo 37,2 e 114 com trilhos tipo 32,24.

Apontou, também a Rêde a necessidade de concluir o reforço de suas pontes, cujos vãos, variando de 8 a 60 metros, somavam 1 301 metros, ainda sem reforços, e mais a substituição da ponte sobre o rio Iguaçu, em Pôrto União da Vitoria, com 425 metros de vão.

Previu a Rêde a ampliação da eletrificação de suas linhas, de Engenheiro Bley a Mafra e São Francisco, sendo necessária, nesse caso, a construção de mais duas usinas. Apontou-se também, a possibilidade de eletrificar a ex-São Paulo-Paraná, adquirindo energia da usina hidro - elétrica de Salto Grande, em construção pela Estrada de Ferro Sorocabana.

Para aumentar a capacidade da linha mostrou-se a necessidade de diminuir diversas distâncias entre estações, construindo oito postos telegráficos de cruzamento, com dois desvios e apenas 3 edifícios (estação, casa de agente e casa de guarda-chaves).

No setor de linhas novas encareceu a Rêde a inadiabilidade da construção da ligação Riozinho-Pôrto Amazonas, para aliviar o intenso tráfego entre Iratí e Ponta Grossa, além de diminuir o percurso até a capital do Estado do Paraná.

De urgência e maior utilidade era a ligação de um ponto conveniente da linha Ourinhos-Maringá, com a estação de Barro Preto, no ramal Joaquim Murtinho-Campo Mourão. Essa ligação proporcionaria tráfego em dois sentidos em grande extensão da linha Ourinhos-Maringá, descongestionando o ramal do Paranapanema e encurtando a distância até a estação de Joaquim Murtinho, já na linha Itararé-Uruguaí, mais de 150 km. Acresce notar que o km 30 dessa linha, a contar de Barro Pre-

Preto, ficará a menos de 20 km das minas de carvão do vale do rio do Peixe. Uma ligação solucionaria o problema do escoamento daquele mineral para o consumo no Paraná, ficando a linha Wenceslau Braz-Lisímaco Costa destinada ao escoamento do carvão que demanda São Paulo.

Outra ligação que interessava sobremodo era a de Joaquim Murtinho a Morros, na linha em construção pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro, de Itanguá a Engenheiro Bley. Esta ferrovia passará a 60 km de Joaquim Murtinho, e um travessão que as ligasse resolvia, em definitivo, um dos maiores problemas de traçado da Rêde, desobrigando-a da construção de numerosas variantes entre Ponta Grossa e Joaquim Murtinho, o trecho de tráfego mais intenso na Rêde.

Os trechos Curitiba-Engenheiro Bley e Ponta Grossa-Pôrto União da Vitoria, que oferecem, respectivamente, 29 e 33 kg de resistência por tonelada de peso rebocado, necessitam melhorar o traçado mediante a construção de variantes equivalentes a 40% da extensão total daqueles percursos.

No tocante a oficinas o programa da Rêde incluia: a construção de uma em Curitiba para reparação de 18 locomotivas por mês; uma em Ponta Grossa para reparação de carros e vagões até o limite de 10 mil veículos; duas, em Mafra e em Ourinhos, adaptadas para reparar 100 locomotivas (reparações médias e correntes). Previa-se, para as oficinas de Curitiba, já em construção, e para a de Ponta Grossa, existente, a aquisição de maquinaria. Nada seria aproveitado em Ourinhos e Mafra, onde oficinas totalmente novas seriam levantadas.

Projetou a Rêde o melhoramento dos seus depósitos de locomotivas, dotando-os de melhor e mais moderno aparelhamento.

No que diz respeito a sinalização era propósito da Rêde a instalação do Controle de Tráfego Centralizado entre Engenheiro Bley e Paranaguá, retirando o sistema Staff do trecho Curitiba-Paranaguá e colocando-o entre Engº Bley e Mafra.

Este plano, acima resumido, importava no dispêndio de R\$ 1 968 700 000,00, assim discriminados:

| <u>1) Aquisição de Locomotivas</u> | <u>Unidades</u> | <u>Milhões de R\$</u> |
|------------------------------------|-----------------|-----------------------|
| Em 1 951 | 41 | 82,0 |
| De 1 952 a 1 956 | 75 | <u>150,0</u> |
| | | 232,00 |

2) Aquisição de carros

Em 1 951:

| | | |
|----------------------------------|----|-------------|
| Correios e bagagem | 8 | 6,4 |
| Passageiros de 2ª classe-Pullman | 16 | 14,4 |
| Passageiros de 2ª classe-comum | 8 | 2,8 |
| Passageiros de 1ª classe-Pullman | 14 | 14,0 |
| Passageiros de 1ª classe-comum | 8 | 3,2 |
| Restaurantes-Pullman | 8 | 7,2 |
| Dormitórios-Pullman | 10 | <u>10,0</u> |
| | | 58,0 |

3) Aquisição de vagões

De 1 952 a 1 956:

| | | |
|--------------|-------|--------------|
| Cobertos | 1 000 | 150,0 |
| Gaiolas | 250 | 32,5 |
| Plataformas | 500 | 40,0 |
| Bordas altas | 250 | 22,5 |
| | | <u>245,0</u> |

4) Lastramento

De 1 952 a 1 956:

| | | |
|---|---------|-------------|
| Substituição de lastro de terra por pedra (km) | 768 | 46,1 |
| Pedra para completar o lastro(m ³) | 221 000 | <u>9,9</u> |
| | | <u>56,0</u> |

5) Dormentes

De 1 952 a 1 956:

916 560 22,9

6) Irilhos

De 1 952 a 1 956:

| | | |
|---|--------|--------------|
| Tipo 37,200 kg/m-toneladas -acessórios | 94 234 | 207,3 |
| -aparelhos de mudança | 5 715 | 16,0 |
| Tipo 32,24 kg/m-toneladas | 600 | 12,0 |
| -acessórios | 36 537 | 80,3 |
| -aparelhos de mudança | 1 567 | 4,4 |
| | 200 | <u>3,6</u> |
| | | <u>323,6</u> |

7) Reforço de pontes

De 1 952 a 1 956:

| | |
|---|------|
| Pontes do ramal de Antonina, trecho da linha Itararé-Uruguai e ramal de Guarapuava. | 66,2 |
|---|------|

8) Eletrificação

De 1 952 a 1 956:

| | | |
|---|-----|-------|
| Trechos Curitiba-Paranaguá, Morretes-Antonina, Curitiba-Eugenheiro Bley, Mafra-São Francisco-km | 499 | 187,5 |
|---|-----|-------|

9) Postos telegráficos de cruzamento

| | | |
|--------------|---|-----|
| Em número de | 8 | 4,0 |
|--------------|---|-----|

10) Linhas novas

De 1 954 a 1 956:

| | | |
|----------------------------------|-----|--------------|
| Engº Gutierrez-Pôrto Amazonas-km | 132 | 172,0 |
| Barro Preto-Minas de carvão-km | 50 | 65,0 |
| Joaquim Murtinho-Morros- km | 60 | 78,0 |
| | | <u>315,0</u> |

11) Variantes

De 1 954 a 1 956:

| | | |
|---------------------------------|-----|--------------|
| Curitiba-Engº Bley - km | 30 | 39,0 |
| Ponta Grossa-P.União da Vitoria | 105 | <u>136,5</u> |
| | | <u>175,5</u> |

12) Oficinas

12) Oficinas

De 1 952 a 1 956:

| | |
|-----------------------------------|--------------|
| Curitiba - maquinaria | 20,0 |
| acabamento | 4,0 |
| Ponta Grossa - maquinaria | 16,0 |
| edifício | 20,0 |
| Ourinhos e Mafra-maquinaria | 34,0 |
| edifício | 16,0 |
| Depósitos - edifícios | 2,0 |
| aparelhamento | 6,0 |
| Energia elétrica | 5,0 |
| | <u>123,0</u> |

13) Sinalização

De 1 952 a 1 956:

| | |
|---------------------------------------|------|
| Staff entre Engenheiro Bley e Mafra | |
| CIC entre Paranaguá e Engº Bley | 20,0 |

14) Variante J.Murtinho-Itararé

| | | |
|----------------------------|-----|-------|
| De 1951 a 1 953 - km | 108 | 140,0 |
|----------------------------|-----|-------|

b) DA COMISSÃO MISTA BRASIL ESTADOS UNIDOS

De posse desse estudo, os membros do setor ferroviário da Comissão Mista percorreram toda a Rêde, inspecionando demoradamente todas suas instalações. Resultante desse exame, foi elaborado o chamado Projeto nº 4 daquela Comissão, o qual foi aprovado pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República, em despacho exarado na Exposição de Motivos nº 693 de 30/5/52 do Ministério da Fazenda.

As recomendações da Comissão Mista, em resumo, são as seguintes:

1) Trilhos:

Imediato início de um programa de renovação dos trilhos, com a aplicação de talas de junção e placas de apoio ou selas de 6 orifícios, numa extensão de 550 km, a ser executado em 3 anos. Os trilhos apropriados para reassentamento seriam suficientes para 440 km. Incluindo, naturalmente, o lastramento, relastramento e a colocação de dormentes adicionais, - (a Comissão preconizou o emprêgo de 1 800 dormentes por km de linha), - previu-se a despesa de US\$ 9 406 892 e ₩ 338 119 490,00.

2) Equipamento de pedreiras:

Para o programa de lastramento previram-se quatro pedreiras equipadas para produzirem, em conjunto, 950 m³ de pedra em cito horas de trabalho, orçado o equipamento em US\$ 474 028,00 e ₩ 1 500 000,00.

3) Reforço de pontes:

Projetou-se o reforço de 65 pontes para resistir a carga de 16 t por eixo, estimada a despesa em ₩ 36 774 792,00.

4) Equipamento de turmas:

Para melhorar as condições de drenagem da linha recomendou-se a aquisição de: bulldozers, devidamente equipados com guindastes, cabo de tração e caçamba; compressores, aparelhos de solda, carros de linha e outras máquinas para o serviço da Via Permanente, alcançando as despesas para equipar turmas extraordinárias a a US\$ 783 760,00 e ₩ 1 150 000,00. Para as turmas regulares o equipamento importaria em US\$ 585 580,00, a ser dispêndido em dois anos.

Com guindastes a vapor para remoção de destroços, em número de dois e 48 lubrificadores de trilhos, previu-se o gasto, em dois anos, da quantia de US\$ 135 700,00.

5) Variante Joaquim Murtinho-Fábio Régis:

A Comissão recomendou fosse intensificada a construção dessa variante, reconhecendo o valor econômico da mesma. O custo provável para a conclusão desse melhoramento foi orçado em ₩ 111 696 753,00, podendo ser reduzido com o produto da venda dos trilhos a retirar da linha antiga que se vai substituir.

6) Vagões:

Analizando a escassez do fornecimento de vagões, chegou a Comissão Mista a conclusão de que esse fato resultava:

- do número insuficiente de vagões da própria Rede;
- do número excessivo de vagões fora de serviço para reparos;
- do movimento lento do tráfego, face às condições materiais da linha;
- da insuficiência de tração.

Daí o recomendar a aquisição de 520 vagões fechados, 70 vagões gaiola, 130 gôndolas, 210 vagões para minério (carvão) e 270 vagões plataforma, num total de 1 200 veículos, orçados em ₩ 190 390 000,00.

7) Locomotivas:

Propôz a Comissão a retirada imediata, do tráfego, de 38 locomotivas a vapor, com idades de 16 a 66 anos (em 1951), cujo esforço total de tração somava 204 597 t., as quais seriam vendidas como sucata. Ao mesmo tempo recomendou a aquisição de 20 locomotivas diesel-elétricas, com a capacidade mínima de 1 400 HP., equipadas para operação em múltiplo por um só maquinista, com freios reostáticos, transição automática, dotadas de freio a vácuo e ar automáticos, além dos sobressalentes. Essas locomotivas foram avaliadas em US\$ 5 500 000.

c) DO BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Primeiro Empréstimo

Extinta a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, seus projetos, já aprovados, foram remetidos ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, para fins de financiamento. Esse estabelecimento de crédito, através dos seus Departamentos técnicos procedeu à revisão dos estudos da Comissão, concedendo à Rêde, em 1954, um primeiro empréstimo de R\$ 350 000 000,00.

Essa importância seria consumida para atender aos seguintes itens:

| | |
|---|-----------------|
| 1) Renovação da linha no trecho Ourinhos-Londrina | R\$ 188 510 226 |
| 2) Variante Jaguariaiva-Joaquim Murtinho | 62 647 694 |
| 3) Aquisição de vagões: | |
| 248 fechados | |
| 31 plataformas | |
| 30 gôndolas | 79 386 500 |
| 4) Equipamento de pedreiras | 7 500,000 |
| 5) Despesas (juros e comissões) | 7 150 048 |
| 6) Variante Jaguariaiva-Fábio Rêgo | 4 805 532 |

É bem de ver que houve sensível redução de verbas e modificação de critério na apreciação da urgência dos atendimentos das necessidades da ferrovia. Ante o tempo decorrido entre os primeiros estudos da Rêde, os da Comissão Mista e os do Banco, uma revisão de orçamentos se impôs, daí resultando o sacrifício de algumas obras e melhoramentos.

Assim é que o Banco, no tocante a renovação da Via Permanente decidiu financiar apenas o melhoramento do trecho Ourinhos-Londrina, onde seriam colocados trilhos e acessórios do tipo 37,2 kg/m, dormentes, lastro novo e drenagem de plataforma.

A supressão de alguns itens nos trabalhos de renovação de linha (placas de apoio, retensores, substituição de tirefonds por pregos de linha, supressão de 45 casas de moradias para empregados na linha Jaguariaiva-Joaquim Murtinho), propostas pelo Departamento Técnico do Banco deram causa a uma economia de R\$ 39 532 707,00, importância que seria empregada na continuação da construção da Variante Fábio Rêgo-Jaguariaiva.

Segundo empréstimo

Estão bastante adiantadas as negociações com o Banco Na-

Nacional do Desenvolvimento Econômico no sentido de conceder à Rêde um financiamento suplementar de ₩ 303 000 000,00, que seriam empregados:

| | |
|--|---------------|
| 1) Variante Jaguariaiva-Fábio Rêde | ₩ 118 000 000 |
| 2) Aquisição de vagões | 80 000 000 |
| 3) 10 locomotivas Diesel-elétricas | 75 000 000 |
| 4) Eventuais | 27 000 000 |
| 5) Comissão de abertura de crédito | 3 000 000 |

Outros empréstimos

Uma segunda suplementação de empréstimo, no valor de ₩ 1 120 924 000 será negociada junto ao Banco para aquisição de trilhos e acessórios (inclusive retensores e lubrificadores de trilhos), locomotivas diesel-elétricas, equipamento de turmas, aumento de desvios, pedra para lastro, dormentes e para ocorrer o pagamento de diferenças a maior verificadas em serviços nas variantes, na renovação de linha e na aquisição de vagões.

d) PROGRAMA DE AQUISIÇÃO DE TRILHOS

Revisando os estudos da Comissão Mista e do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, verificou a Rêde que aquela, pre-vendo a substituição de 550 km de linha, deixara de lado alguns trechos de tráfego intenso, tais como a linha Paranaguá-Ponta Grossa, os trechos Rio Vermelho-Corupá e Videira-Volta Grande, nos quais seriam colocados trilhos usados, retirados dos trechos onde novos trilhos fôssem postos.

O Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, por seu lado, programou a aquisição de 243 km de linha, nos trechos Ourinhos-Londrina e Jaguariaiva-Joaquim Murtinho, estando previstos, no empréstimo complementar, mais 28 km de linha, para emprêgo na Variante Jaguariaiva-Fábio Rêgo.

Do exame dessas circunstâncias e mais do fato de que os trilhos a serem retirados, pela previsão da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, têm grandes extensões com desgaste excessivo e não podem ser reaplicados integralmente, verifica-se que haverá falta de trilhos, tanto mais que não foi prevista a substituição de trilhos tipo 37,2 kg/m nos trechos onde êsse tipo de material está hoje empregado, e há peças excessivamente desgastadas.

Daí o organizar a Rêde um programa de emergência, para aquisição de trilhos, assinalando ao mesmo tempo quais as extensões que necessitam ser adquiridas de imediato, pois se trata de trechos que oferecem grave risco para o tráfego.

Em resumo, esse programa é:

I TRECHO

PROGRAMA DE
EMERGENCIA

PROGRAMA DE SUBSTI-
TUIÇÃO IMEDIATA

TRILHOS TIPO 37,2 kg/m

| | | |
|--------------------------|-------|-------|
| Itararé-Jaguariaiva | 77 km | 38 km |
| Jaguariaiva-Ponta Grossa | 120 " | 120 " |
| São Francisco-Corupá | 60 " | 20 " |
| M.Costa-General Dutra | 13 " | 13 " |
| Videira-Marcelino Ramos | 176 " | 176 " |
| Morretes-Antonina | 30 " | 15 " |
| Corupá-Rio Vermelho | 30 " | 15 " |

TRILHOS TIPO 32,24 kg/m

| | | |
|------------------------|---------------|---------------|
| Jaguariaiva-M.dos Reis | 50 km | 50 km |
| T o t a i s | <u>556 km</u> | <u>447 km</u> |

Esse programa foi submetido à apreciação do Excelentíssimo Senhor Ministro da Viação e Obras Públicas, para os fins de aprovação e autorização de compra.

e) PROGRAMA DE TRABALHO PARA 1956

Ao elaborar a sua proposta orçamentária para 1956, previu a Rêde as seguintes inversões:

- 1) Auxílio do Governo Federal, previsto na Lei 272 de 10/4/1948, para serviços de eletrificação 20 000 000,00
 - 2) Auxílio para:
 - a) Novas linhas:

| | |
|---|---------------|
| Joaquim-Murtinho a Campo Mourão | 6 000 000,00 |
| Ramal ferroviário de Barre Preto a Coronel Procopio | 20 000 000,00 |
 - b) Melhoramentos da Via Permanente:

| | |
|--|---------------|
| I-Reforço e substituição de pontes.. | 10 000 000,00 |
| II-Substituição de trilhos | 15 000 000,00 |
| III-Substituição de dormentes | 10 000,000,00 |
| IV-Substituição de lastramento por pedra britada | 12 000 000,00 |
| V-Eletrifcação do trecho Paranaguá-Antonina-Curitiba-Engenheiro Bley | 25 000 000,00 |
 - c) Aparelhamento das Novas Oficinas de Curitiba
- | | |
|---------------|----------------|
| S o m a | 124 500 000,00 |
|---------------|----------------|

OBRAS E MELHORAMENTOS

Utilizando verbas que lhe foram concedidas pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e pelo Governo Federal assim como recursos próprios, a Rêde levou avante um programa de realizações, como se relata em seguida.

FINANCIAMENTO DO BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

1) Variante Itararé-J.Murtinho

No trecho de 31,8 km, de Jaguariaiva a Joaquim Murtinho foram escavados 98 000 m³ e construídas 25 obras d'artes correntes, estando, desta forma, 95% da infraestrutura completos.

Para os serviços de assentamento da linha, os quais já foram contratados, receberam-se 42 km de trilhos tipo 37,2 kg/m, 86 t de parafusos e 1 952 talas de junção.

No trecho de 20,8 km, de Jaguariaiva-Fábio Rêgo, foram retirados 10 000 m³ de material escavado, paralizando os serviços por esgotamento da parcela destinada, pelo Banco, a esse fim. No túnel, cujo comprimento é de 860m, foram perfurados 81 m, alcançando a galeria 215m, numa das bôcas e 440m em secção plena, na outra. Por falta de verba, a escavação acha-se paralizada. Está concluída, também nesse trecho, a montagem da ponte metálica de 227m sobre o rio das Mortes, tendo sido, neste ano, montados 6 vãos de 23m e 4 de 11m. A ponte, atualmente, está em fase de pintura.

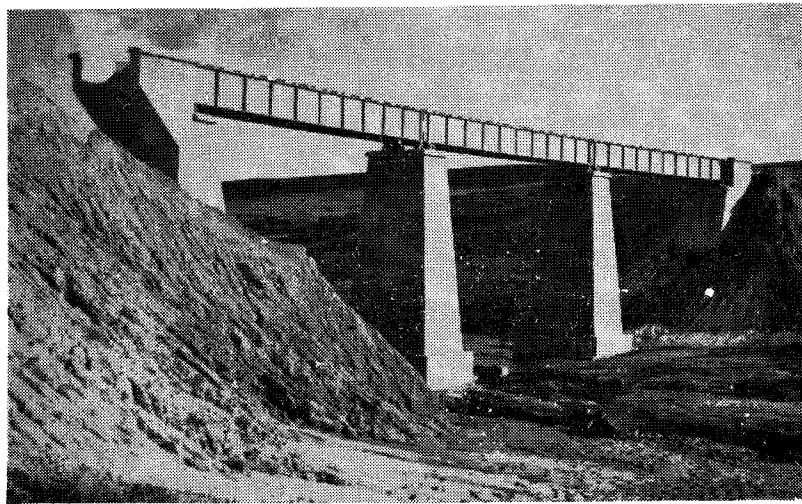
2) Renovação da linha Ourinhos-Londrina

Os serviços de recuperação da via permanente no trecho estão entregues a duas firmas especializadas, que executaram os seguintes trabalhos:

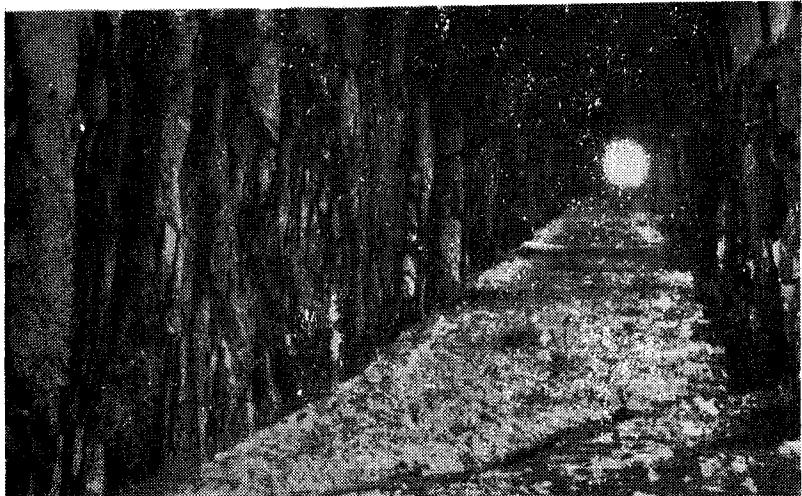
- assentamento de 14 700 dormentes;
- substituição de 25 km de linha, com trilhos novos;
- execução de 50,2 km de lastramento novo e reforçamento de lastro;
- execução de 84,3 km de reconstrução da plataforma e drenagem.

3) Aparelhamento

Foram efetuadas as seguintes aquisições:



VARIANTE ITARARÉ-JOAQUIM MURTINHO - Ponte metálica
com três vãos de 18m sobre o rio Diamante.



VARIANTE ITARARÉ-JOAQUIM MURTINHO - Túnel de 260 m

248 vagões fechados
 64,9 km de trilhos tipo 37,2 kg/m
 17 734 talas de junção
 $50\ 580\ m^3$ de pedra britada
 31 500 dormentes
 equipamento para a pedreira do km 120 do
 trecho Ourinhos-Londrina.

4) Despesas

Para os serviços acima enumerados e materiais adquiridos, utilizou a Rêde as seguintes importâncias recebidas do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico:

| | |
|--|-----------------------|
| a- Conclusão da Variante Itararé-Joaquim Murtinho | 40 819 159,70 |
| b- Reconstrução da linha no trecho Ourinhos-Londrina | 58 540 840,40 |
| c- Equipamento de pedreiras | 5 118 089,50 |
| d- Material rodante | 71 385 175,00 |
| e- Juros | 3 631 286,60 |
| Comissões | 3 518 762,00 |
| | <u>183 013 313,50</u> |

Quando se tratar dos resultados financeiros alcançados em 1 956, mostrar-se-á, pormenorizadamente, a situação da Rêde perante o Banco.

FINANCIAMENTO DO GOVERNO FEDERAL

1) Ligação ferroviária J.Murtinho-Campo Mourão

No trecho de 30,8 km entre Olaria e Monte Alegre foram removidos 30 000 m^3 de material desmoronado, e executadas obras complementares de proteção e drenagem da linha. 18 quilômetros de linha foram assentados, atingindo o avançamento a fábrica das Indústrias Klabin do Paraná de Celulose S.A. Foram nivelados 20 quilômetros de linha com pedra britada em lastro a 50%.

A verba destinada a este serviço foi de ₩ 8 000 000,00.

2) Linha Riozinho-Guarapuava

A verba destinada à conclusão desta linha, também chamada de ramal de Guarapuava, foi de ₩ 5 000 000,00.

Concluiram-se 18 casas de alvenaria nos quilômetros 122 e 133, e uma caixa de água, de concreto armado com capacidade de 50 m^3 , no km 119.

Iniciaram-se as seguintes obras: edifício de posto telegráfico e duas casas de alvenaria no km 133, edifício de posto telegráfico e duas casas de alvenaria no km 81 e uma casa de alvenaria em Engº Gutierrez.

3) Eletrificação

No prosseguimento dos serviços de eletrificação da linha Parana-guá-Antonina-Curitiba-Engenheiro Bley, utilizou a Rede R\$ 5 000 000,00, como parte da dotação de R\$ 30 000 000,00 constante da Lei 2 665 de 6 de dezembro de 1 955 e R\$ 20 000 000,00, como dotação a que se refere a Lei 272 de 10 de abril de 1 948.

Os trabalhos constaram de:

a) Central Hidroelétrica de Marumbí

50 apóios para a tubulação adutora, 27 apóios e 2 blocos de ancoragem para a tubulação forçada, num volume total de 250 m³ de concreto ciclópico, foram construídos. Iniciou-se a montagem da tubulação adutora, com a soldagem, limpeza e pintura de 280m de tubos de 42 e 44" de diâmetro. Para o edifício da casa das máquinas, concluiu-se a escavação para as fundações. Cinco casas de alvenaria para os operadores já se encontram concluídas. Para a obtenção de pedra britada destinada as edificações, foi montado um britador. Foram construídos os encontros da ponte sobre o río Itupava, empregando-se 48 m³ de concreto; a ponte provisória acha-se montada.

Foi executada a locação de 10 km da linha de transmissão entre a sub-estação de Piraquara e a Central Hidroelétrica de Marumbí; entre a estação de Banhado e o ponto mais alto na serra do mar, foi aberto um caminho de 4 quilometros de extensão; 28 torres metálicas para suspensão da linha foram montadas; ao longo da linha locada foi feita a desmatação e limpeza de uma faixa de 15 metros.

b) Eletrificação do trecho Paranaquá-Curitiba

Concluída a montagem da linha de contato entre as estações de Véu de Noiva e Banhado, numa extensão de 7,6 km, abriu-se ao tráfego aquele trecho eletrificado. Entre Véu de Noiva e Marumbí foram colocadas 182 estruturas de suspensão, 14 escoras para amarração da linha, 343 bornes de ligação nos trilhos, e linhas de terra para melhor proteção da linha de contato.

Nos túneis nrs. 8, 9, 10, 11, 12 e 13, da linha em tráfego, entre Véu de Noiva e Marumbí, foram executados serviços de rebaixamento e alargamento da abóboda, afim de receberem as instalações das linhas de contato.

4) Novas Oficinas de Curitiba

Com os recursos fornecidos pelo governo federal, num total de ... R\$ 2 700 000,00, prosseguiram os trabalhos complementares de construção, com 270m de muros de vedação, 900m de tubulação para fôrça, 5 000 m² de piso de concreto, 250 m³ de blocos de fundação para máquinas operatrizes.

Foram adquiridas, para melhor aparelhar as oficinas, as seguintes máquinas, e feitos os seguintes serviços:

| | |
|--|------------------|
| 3 motores elétricos | 49 027,00 |
| 8 chaves magnéticas a óleo, para comando a distância | 31 950,00 |
| 6 tornos paralelos de precisão ... | 19 200,00 |
| 8 tornos de bancada | 18 280,00 |
| 2 chaves magnéticas automáticas .. | 12 140,00 |
| 20 tornos de bancada | 35 900,00 |
| 1 lixadeira elétrica | 7 359,90 |
| - Instalação de tubos para a central telefônica | 29 430,00 |
| - Tubos rígidos e flexíveis | 10 416,10 |
| 2 máquinas de enrolar dinamos e motores | 467 452,00 |
| 2 transformadores trifásicos | 290 800,00 |
| 3 ventiladores trifásicos | 28 045,00 |
| | <hr/> |
| | R\$ 1 000 000,00 |

5) Substituição e refôrço de pontes

A importância de R\$ 10 000 000,00, componente da verba de R\$ 30 000 000,00 constante da Lei 2 665 de 6/XII/55, foi empregada no refôrço e substituição de pontes e pontilhões, no trecho Itararé-Uruguaí, especificados a seguir:

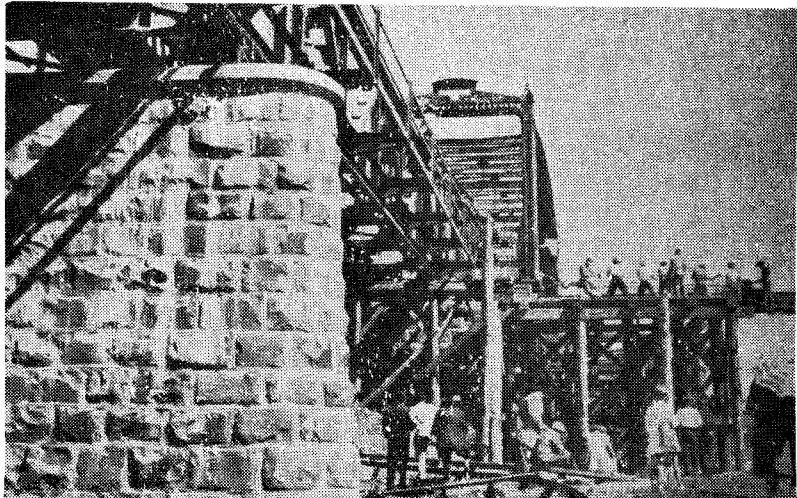
| | |
|---------------------------|--|
| Barra Grande - km 455,600 | ponte de 20 m - refôrço: pilar central |
| Vargem Grande - " 480,000 | " 20 m - refôrço: " " |
| - km 495,100 | pontilhão de 3 m - substituição |
| Macacos - km 498,300 | ponte de 20 m - refôrço: pilar central |
| Cerro Azul - " 747,650 | " 50 m - refôrços: pilares " |
| Soldado - " 504,900 | " 8 m - substituição |
| - - " 496,000 | pontilhão de 4 m " |
| - - " 493,600 | " 3 m " |
| - - " 489,600 | " 4 m " |
| Sant'Ana - " 465,950 | ponte de 15 m - substituição |

Esses serviços foram feitos sob o regime de empreitada.

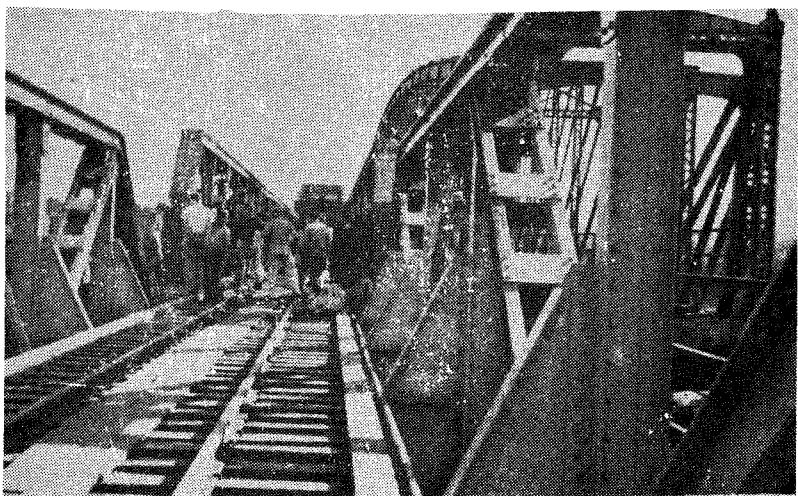
6) Aparelhamento de pedreiras

Utilizando a verba de R\$ 12 300 000,00 foram aparelhadas as pedreiras dos km 137 e 528 da linha Itararé-Uruguaí, e ainda a de Roça Nova, na Serra do Mar.

Além da maquinaria adquirida para as duas primeiras instalações, no valor de R\$ 8 872 072,00, foram executados ainda os serviços de bases para os grupos moto-geradores, compressores de ar e silos,



REFORÇO DE PONTES - Substituição de um vão da ponte sobre o rio Iguacú em Pôrto União da Vitoria.- Retirada da antiga estrutura.



REFORÇO DE PONTES - O mesmo vão já substituído pela nova estrutura. A substituição é feita sem interrupção do tráfego.

desvio ferroviário, montagem de silos de madeira, construção de 5 casas com 2 moradias, 2 alojamentos para 8 dormitórios para solteiros, 2 garagens para caminhões, depósitos para espoletas e abrigos dos grupos moto-geradores.

7) Despesas

Com os serviços acima enumerados, dispendeu a Rêde a dotação de R\$ 63 000 000,00 constante da Lei nº 2 665 de 6 de dezembro de 1 955, obedecendo a seguinte discriminação:

a) para melhoramento da Via Permanente:

| | |
|--|-----------------------------|
| 1- aparelhamento de pedreiras | R\$ 12 300 000 |
| 2- reforço e substituição de pontes | 10 000 000 |
| 3- prosseguimento do serviço de eletrificação do trecho de Paranaguá-Antônina,Curitiba-Engº Bley | 5 000 000 |
| 4- conclusão das Novas Oficinas de Curitiba | 1 700 000 |
| 5- aparelhamento das Novas Oficinas de Curitiba | <u>1 000 000</u> 30 000 000 |
| b) para conclusão do ramal Joaquim Murtinho-Campo Mourão | 8 000 000 |
| c) para conclusão da linha Riozinho-Guarapuava... | 5 000 000 |
| d) para aparelhamento da Rêde (Lei nº 272 de 10.4.1 948) | 20 000 000 |

AUTO FINANCIAMENTO

Fundo de Melhoramentos

Utilizando o saldo de R\$ 166 487 181,30, existente a 31 de dezembro de 1 955, na conta do Fundo de Melhoramentos, efetuou a Rêde obras no valor de R\$ 17 336 414,40. A partir de setembro de 1 955, o recolhimento desse Fundo bem como do de Renovação Patrimonial, de conformidade com o Decreto nº 37 686 de 2 de agosto de 1 955, passou a ser feito no Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, como garantia do contrato de financiamento lavrado a 16 de dezembro de 1 954.

As obras executadas foram:

Por conta da arrecadação de 1 947

| | |
|--|-----------|
| Construção de triangulos em Castro e Rio das Almas | 74 191,30 |
|--|-----------|

Por conta da arrecadação de 1 949

| | |
|---|-----------------------------|
| Construção de casas de alvenaria para empregados de turmas | 297 429,40 |
| Instalação de britadores no km 137 da linha Itararé-Uruguaí e no km 13 da Variante São João | <u>42 900,00</u> 340 329,40 |

Por conta da arrecadação de 1 950

| | |
|---------------------------|--------|
| Desvio em Congonhas | 366,70 |
|---------------------------|--------|

Por conta da arrecadação de 1 951

| | |
|---|-----------------|
| Desvio no pátio da estação de Rolândia- km 235,965 | 104 543,10 |
| Ampliação e instalação de Hortos Fio- restais | <u>2 072,20</u> |
| | 107 615,30 |

Por conta da arrecadação de 1 952

| | |
|---|---------------|
| Construção do Edifício do Hospital Central Ferroviário | 5 713,50 |
| Aparelhamento da Escola Profissional de Mafra | 69 554,40 |
| Ramal Bucarein em Joinville | 59 811,10 |
| Melhoramentos diversos na Estação de Londrina | 35 900,00 |
| Reparação do encontro da ponte sobre o Rio Palmital | 11 000,00 |
| Instalação de hidrante em Cornélio Pro- cópio | <u>412,30</u> |
| | 182 391,30 |

Por conta da arrecadação de 1 953

| | |
|---|-------------------|
| Aparelhamentos dos depósitos e ofici- nas | 559 814,50 |
| Galpão para locomotivas em São Fran- cisco do Sul | 15 939,70 |
| Ponte no pátio de triagem em Curitiba, sobre o Rio Belém | 1 354 550,60 |
| Aquisição de vinte locomotivas "Die- sel eletricas" | <u>639 346,40</u> |
| | 2 569 651,20 |

Por conta da arrecadação de 1 954

| | |
|--|---------------------|
| Melhoramentos diversos em Cornélio Procópio | 81 528,00 |
| Estádio Ferroviário "Cel.Durival Brito" em Curitiba | 407 044,70 |
| Aparelhamentos de Oficinas e depósi- tos | 1 705 333,10 |
| Aquisição de 20 locomotivas "Diesel" elétricas | <u>8 000 000,00</u> |
| | 10 193 905,80 |

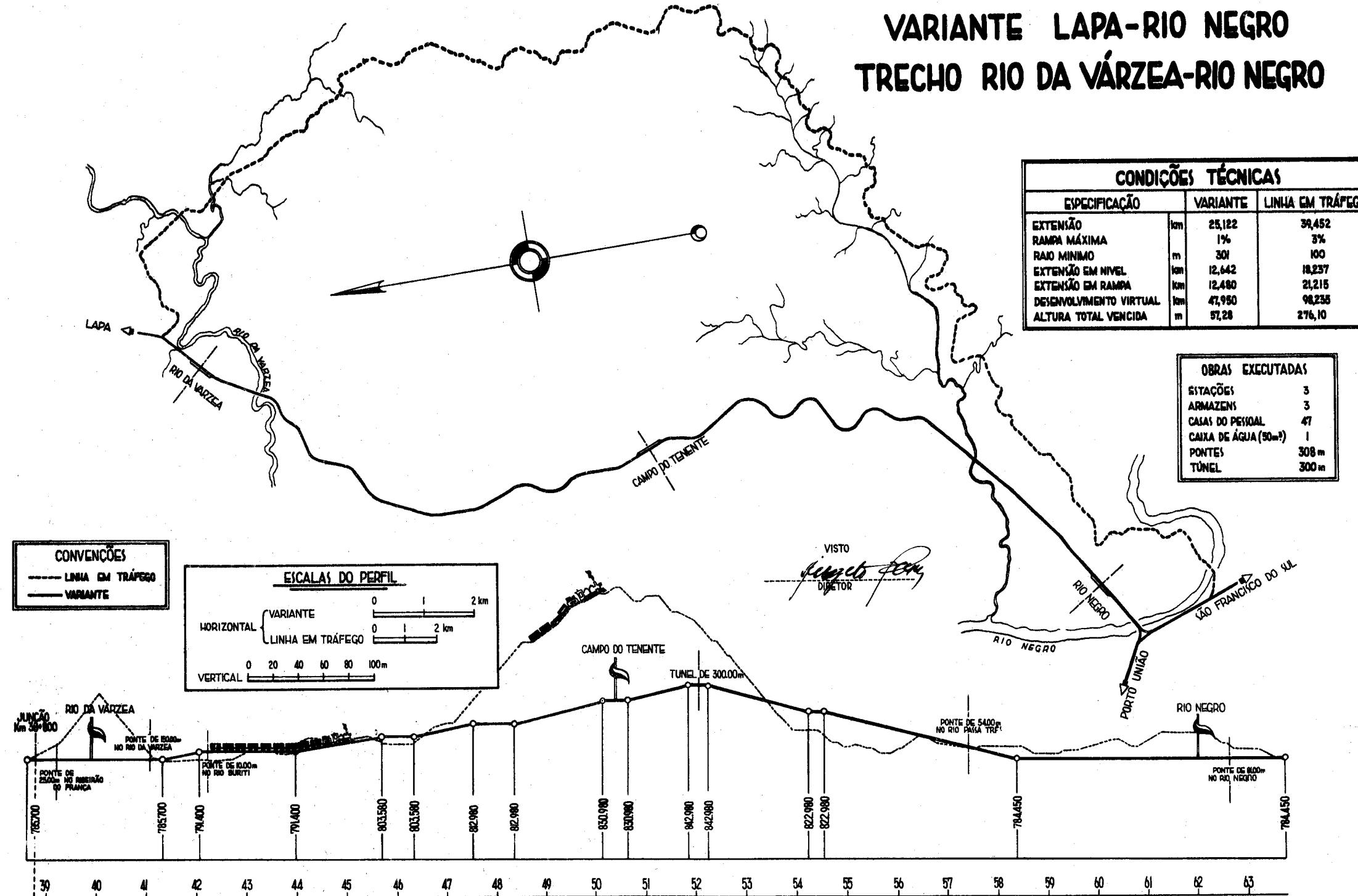
Por conta da arrecadação de 1 955

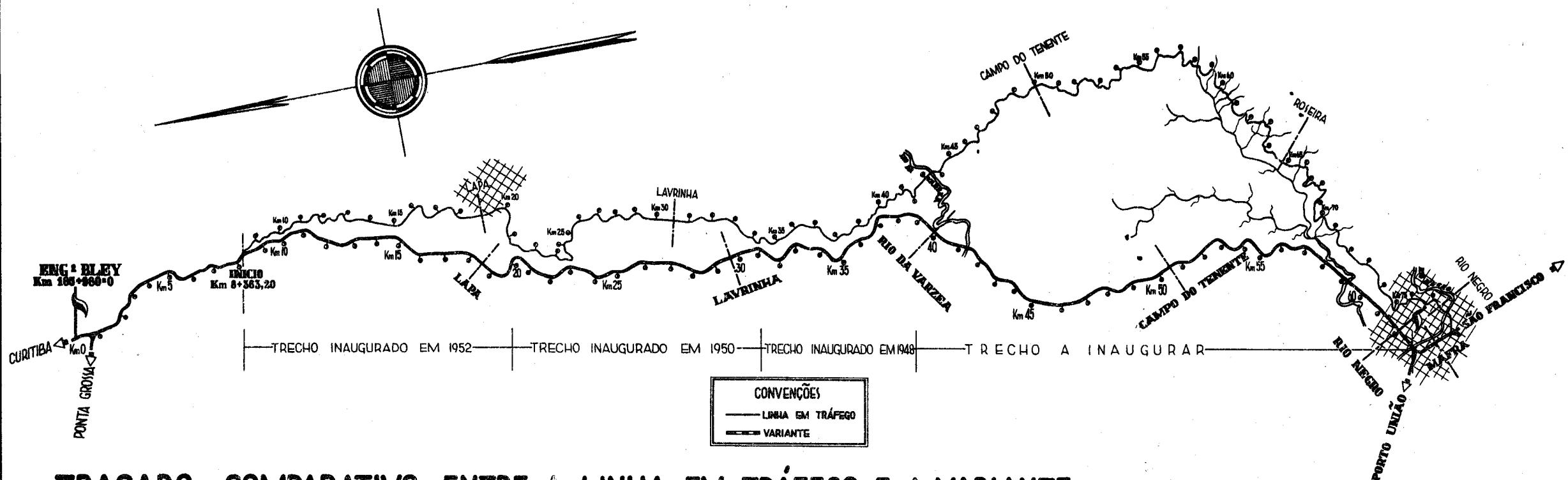
| | |
|---|------------------------|
| Aquisição de 20 locomotivas "Diesel" elétricas | <u>3 867 963,40</u> |
| | <u>3 17 336 414,40</u> |

C U S T E I OVariante Engº Bley-Rio Negro

Em vista de lhe haverem sido negados os recursos para a conclusão do último trecho da Variante Engenheiro Bley-Rio Negro, embora constitua essa linha parte do Tronco Principal Sul, a Rêde, reconhecendo o alto valor econômico dessa variante, custeou o prosseguimento dos trabalhos, nesse trecho final de 25 quilômetros, entre

VARIANTE LAPA-RIO NEGRO TRECHO RIO DA VÁRZEA-RIO NEGRO





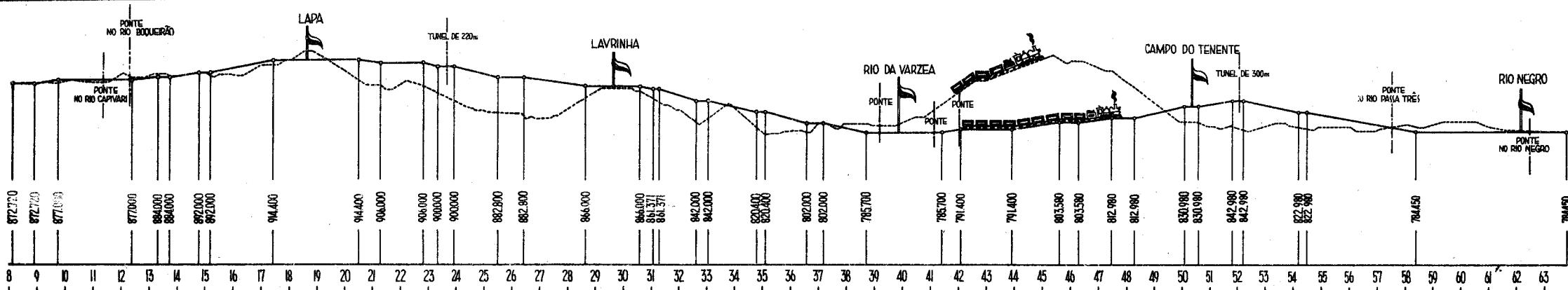
TRAÇADO COMPARATIVO ENTRE A LINHA EM TRÁFEGO E A VARIANTE

LAPA-RIO NEGRO

VISTO
M. Bleyle
DIRETOR

| ESCALAS DO PERFIL | |
|-------------------|-----------------------|
| HORIZONTAL | VARIANTE 0 1 2 3 4 km |
| LINHA EM TRÁFEGO | 0 1 2 km |
| VERTICAL | 0 50 100 150 200 m |

| CONDIÇÕES TÉCNICAS | | |
|-------------------------|----------|-----------------|
| ESPECIFICAÇÃO | VARIANTE | LINHA PRIMITIVA |
| EXTENSÃO | km | 55,6 |
| RAMPAS MÁXIMA | % | 1% |
| RAIO MÍNIMO | m | 301 |
| EXTENSÃO EM NIVEL | km | 26,5 |
| EXTENSÃO EM RAMPAS | km | 28,9 |
| DESENVOLVIMENTO VIRTUAL | km | 40,5 |
| ALTURA TOTAL VENCIDA | m | 117,0 |
| DIFERENÇA DE NIVEL | m | 99 |
| | m | 424 |
| | m | 88 |



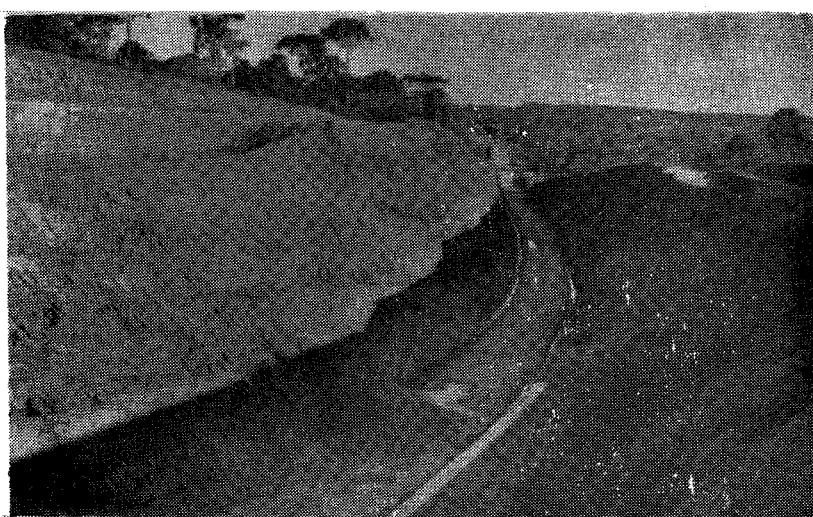
Rio da Varzea e Rio Negro.

O leito foi ultimado, havendo um movimento de terra de 40 000 m³, com a conclusão do atêrro no rio Passa Três e remoção de desmoronamentos.

A ponte sobre o rio Passa Três, com 3 vãos de 14m foi concluída.

27 quilômetros de linha, com trilhos usados do tipo de 30 kg/m foram assentadas e niveladas.

A linha telegráfica e telefônica foi iniciada, estando completa numa extensão de 1,4 km.



VARIANTE ENGº BLEY-RIO NEGRO - Corte no km 44+500.

MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO

*

Todos os serviços relativos a manutenção e conservação dos bens da Rêde correram, como é óbvio, por conta do custejo, estando distribuídos pelos diversos Departamentos. Não estão compreendidos entre êles os trabalhos de recuperação da linha no trecho Curinhos-Maringá, financiados pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, já mencionados atrás, os quais se acham contratados com firmas de engenharia.

LINHA, EDIFÍCIOS E DEPENDÊNCIAS

Na conservação da linha, dos edifícios e dependências, dispendera a Rêde a quantia de R\$ 379 423 288,90, sendo executados os seguintes serviços:

a) Linha

Assentamento de trilhos e acessórios:

| | | |
|----------------------------|-----------|-------|
| Trilhos novos | 1 902,10 | m |
| Trilhos usados | 14 578,62 | m |
| Talas | 8 139 | peças |
| Parafusos para talas | 210 411 | " |
| Arruelas de pressão | 34 624 | " |
| Aparelhos de manobra | 77 | " |
| Pregos de linha | 366 875 | " |
| Tirefonds | 322 556 | " |
| Parafusos diversos | 1 028 | " |
| Corações | 3 | " |
| Akulhas | 6 | " |

Assentamento de dormentes:

| | | |
|----------------------------|---------|-------|
| Comuns | 837 779 | peças |
| Pontes | 887 | " |
| Desvio | 4 563 | " |
| Coração | 7 | " |
| Longarinhas de ponte | 292 | " |

Lastramento:

| | | |
|------------------------|------------|----------------|
| em terra | 75 454,000 | m ³ |
| em pedra britada | 46 315,769 | " |

Valetas:

| | | |
|---|-------------------|----------------------|
| novas | 47 206 | ml |
| desobstruídas | 386 707 | ml |
| Nivelamento | 1 814 821 | ml |
| Repregação | 946 867 | ml |
| Capinação | 25 169 517 | m² |
| Roçada | 8 226 508 | m² |
| Remoção de desmoronamentos | 3 258 | m³ |

b) Edifícios e dependências, caixas de água e obras d'arte

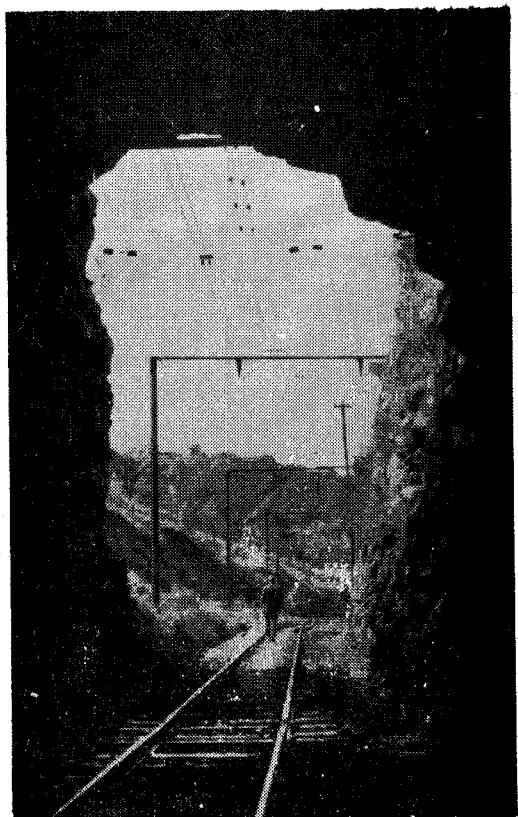
Foram as seguintes as reparações executadas pelas nove Residências da Via Permanente:

| | <u>Edifícios</u> | <u>Caixas de Água</u> | <u>Obras d'arte</u> |
|---------------------------|------------------|-----------------------|---------------------|
| 1ª Residência: reparações | 43 | 4 | 9 |
| pinturas | 7 | 1 | - |
| 2ª Residência: reparações | 11 | 5 | 5 |
| 3ª Residência: reparações | 37 | 6 | 2 |
| pinturas | 11 | - | - |
| lavagem | - | 1 | - |
| 4ª Residência: reparações | 41 | 3 | - |
| pinturas | 18 | - | - |
| 5ª Residência: reparações | 36 | 3 | - |
| pinturas | 11 | - | - |
| 6ª Residência: reparações | 41 | 6 | 1 |
| pinturas | 11 | - | - |
| 7ª Residência: reparações | 42 | 5 | 5 |
| pinturas | 13 | - | - |
| 8ª Residência: reparações | 46 | 12 | 1 |
| pinturas | 7 | - | - |
| limpeza | - | 2 | - |
| 9ª Residência: reparações | 41 | 5 | 3 |
| pinturas | 10 | - | - |
| limpeza | - | 1 | - |

Além desses serviços houve conservação das cercas divisórias dos terrenos da Rêde, em todas as Residências, com exceção da segunda e da oitava.

MATERIAL RODANTE**Serviços executados pela Rêde**

Nas quatro oficinas da Rêde foram reparadas locomotivas, carros, vagões, automotrices e outros veículos.



ELETRIFICAÇÃO - Um dos túneis da Serra do Mar, no trecho Curitiba-Paranaguá, após os serviços de eletrificação.

a) Locomotivas

Foram efetuadas 332 reparações, mais 10 que no ano anterior, a saber:

| <u>Reparações</u> | <u>Quantidade</u> | <u>Total</u> | <u>Custo em R\$</u> | <u>Médio</u> |
|-------------------|-------------------|---------------|---------------------|--------------|
| Grandes | 144 | 36 345 | 340,30 | 252 398,20 |
| Médias | 28 | 2 102 | 932,40 | 75 104,70 |
| Pequenas | 160 | 2 349 | 220,90 | 14 682,60 |
| | | <u>40 797</u> | <u>493,60</u> | |

b) Carros e vagões

Em 1.956 foram reparados a mais que em 1.955, 238 carros e 39 vagões. O total de reparações foi:

| | <u>Carros</u> | | | <u>Vagões</u> | |
|---------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|----------------------|
| | <u>Quanti-</u> <u>dade</u> | <u>Custo</u> <u>em R\$</u> | <u>Quanti-</u> <u>dade</u> | <u>Custo</u> <u>em R\$</u> | |
| Reconstruções | 8 | 3 184 | 494,20 | 15 | 621 244,00 |
| Rep.grandes | 69 | 5 469 | 911,20 | 420 | 6 999 227,30 |
| " médias | 189 | 3 826 | 635,90 | 1 243 | 19 783 116,90 |
| " pequenas | 2 269 | 2 479 | 617,60 | 208 | 339 780,20 |
| | <u>2 528</u> | <u>14 960</u> | <u>658,90</u> | <u>1 886</u> | <u>27 743</u> 368,40 |

c) Automotrices e outros veículos

Nas Novas Oficinas de Curitiba e nas oficinas de motores foram reparados:

| | | |
|-----------------------------------|--------------|---------------|
| 76 locomotivas diesel-eletricas . | 4 703 | 428,50 |
| 18 " eletricas | 463 | 517,50 |
| 19 automotrices | 1 523 | 367,20 |
| 18 automóveis de linha | 71 | 175,80 |
| 54 caminhões | 79 | 756,50 |
| 7 jeeps | | 622,20 |
| 1 automóvel | 2 412,60 | |
| <u>193</u> | <u>6 844</u> | <u>280,30</u> |

Serviços executados por contratantes

A percentagem de carros em serviço oscilou entre 78,82% e 86,64% e a de vagões, entre 81,62% e 83,57% como se mostra no quadro abaixo:

SITUAÇÃO DO MATERIAL RODANTE DA RÉDE - ANO DE 1956

| M E S E S | Exis- ten- tes | Em repa- ração | Aguar- dando repa- ração | Inu- ti- li- zados | Total imo- bili- zados | Total em ser- viço | P E R C E N T A G E M | | | | |
|---------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|-----------------------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------|
| | | | | | | | Em repara- ção | Aguardando reparação | Inuti- li- zados | Imobi- li- zados | Em serviço |
| <u>CARROS</u> | | | | | | | | | | | |
| Janeiro | 304 | 32 | 23 | 5 | 60 | 247 | 10,42 | 7,50 | 1,62 | 19,54 | 80,45 |
| Fevereiro | 304 | 33 | 27 | 5 | 65 | 242 | 10,75 | 8,80 | 1,62 | 21,17 | 78,82 |
| Março | 304 | 33 | 22 | 5 | 62 | 245 | 11,40 | 7,17 | 1,62 | 20,19 | 79,80 |
| Abril | 304 | 29 | 15 | 5 | 49 | 258 | 9,44 | 4,90 | 1,62 | 15,96 | 84,03 |
| Maio | 304 | 27 | 17 | 5 | 49 | 258 | 8,80 | 5,54 | 1,62 | 15,96 | 84,03 |
| Junho | 304 | 29 | 14 | 5 | 48 | 259 | 9,44 | 4,56 | 1,62 | 15,63 | 84,36 |
| Julho | 304 | 31 | 9 | 5 | 45 | 262 | 10,10 | 2,93 | 1,62 | 14,65 | 85,34 |
| Agosto | 304 | 29 | 12 | 7 | 48 | 259 | 9,44 | 3,90 | 2,28 | 15,63 | 84,36 |
| Setembro | 304 | 33 | 10 | 7 | 50 | 257 | 10,75 | 3,25 | 2,28 | 16,28 | 83,71 |
| Outubro | 304 | 22 | 12 | 7 | 41 | 266 | 7,17 | 3,90 | 2,28 | 13,35 | 86,64 |
| Novembro | 304 | 24 | 12 | 7 | 43 | 264 | 7,82 | 3,90 | 2,28 | 14,00 | 85,99 |
| Dezembro | 304 | 23 | 12 | 7 | 42 | 265 | 7,50 | 3,90 | 2,28 | 13,68 | 86,31 |
| <u>VAGÔES</u> | | | | | | | | | | | |
| Janeiro | 4425 | 55 | 553 | 167 | 775 | 3650 | 1,24 | 12,50 | 3,77 | 17,51 | 82,48 |
| Fevereiro | 4425 | 70 | 549 | 167 | 786 | 3639 | 1,59 | 12,40 | 3,77 | 17,76 | 82,23 |
| Março | 4425 | 67 | 534 | 167 | 768 | 3657 | 1,52 | 12,06 | 3,77 | 17,35 | 82,64 |
| Abril | 4425 | 62 | 526 | 167 | 755 | 3670 | 1,40 | 11,89 | 3,77 | 17,06 | 82,93 |
| Maio | 4425 | 65 | 525 | 167 | 757 | 3668 | 1,47 | 11,86 | 3,77 | 17,10 | 82,89 |
| Junho | 4425 | 61 | 518 | 167 | 746 | 3679 | 1,38 | 11,70 | 3,77 | 16,85 | 83,14 |
| Julho | 4425 | 57 | 522 | 167 | 746 | 3679 | 1,28 | 11,80 | 3,77 | 16,85 | 83,14 |
| Agosto | 4425 | 53 | 507 | 167 | 727 | 3698 | 1,20 | 11,45 | 3,77 | 16,42 | 83,57 |
| Setembro | 4425 | 59 | 510 | 167 | 736 | 3689 | 1,34 | 11,52 | 3,77 | 16,63 | 83,36 |
| Outubro | 4425 | 58 | 523 | 167 | 748 | 3677 | 1,32 | 11,81 | 3,77 | 16,90 | 83,00 |
| Novembro | 4425 | 63 | 548 | 167 | 778 | 3647 | 1,43 | 12,38 | 3,77 | 17,58 | 82,41 |
| Dezembro | 4425 | 80 | 566 | 167 | 813 | 3612 | 1,81 | 12,79 | 3,77 | 18,37 | 81,62 |

Essa média tem-se mantido para os carros, nos últimos anos, porém tem descrescido para os vagões. A construção das Novas Oficinas em Curitiba, não veio solucionar o problema das reparações de carros e vagões, pois destina-se ela precípuamente à reparação de locomotivas.

Por outro lado, as entregas de novas unidades à Rêde processaram-se sempre em ritmo muito lento pelas fábricas nacionais. Esse ano, por exemplo, apenas 48 vagões fechados foram recebidos da Companhia Brasileira de Material Ferroviário.

Nestas condições, foi a Rêde levada a tomar providências de que resultassem efeitos imediatos, tais como a intensificação das reparações de veículos contratadas com a Empresa Metalúrgica Joinville Ltda., e a elaboração de contrato semelhante com a Cia. Brasileira de Material Ferroviário. Os contratos respectivos se acham transcritos no final deste Relatório.

Foram destinados R\$ 6 000 000,00 mensalmente, para atender ao pagamento dos serviços que fôssem realizados pelas duas contratantes. Como a Companhia Brasileira de Material Ferroviário iniciou suas atividades, na Rêde, no fim do ano, sómente a Empresa Metalúrgica Joinville Ltda. apresentou serviços. Reparou ela 246 veículos ao custo total de R\$ 25 917 938,00.

Montagem de maquinaria

Adquiridas em exercícios anteriores e no atual, foram colocadas pelo Departamento das Oficinas diversas máquinas.

Assim, nas Novas Oficinas de Curitiba foram instaladas:

a) na secção de mecânica:

2 transformadores de 200 KVA, inclusive os cabos subterrâneos, 12 tornos, 3 furadeiras, 1 fresa, 2 esmeris e 6 plainas.

b) Na secção de rodas e eixos:

1 ponte rolante para 2 toneladas e 4 tornos.

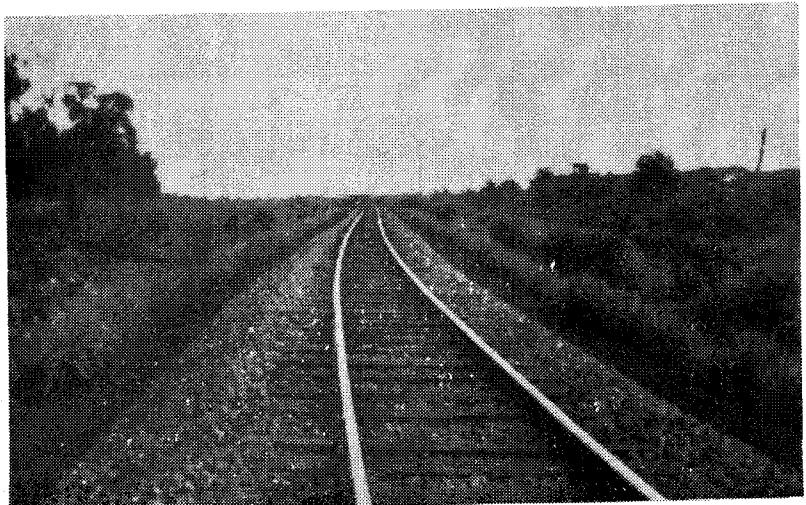
c) Na secção de ferramentaria:

1 plaina, 2 máquinas de afiar e 1 esmeril.

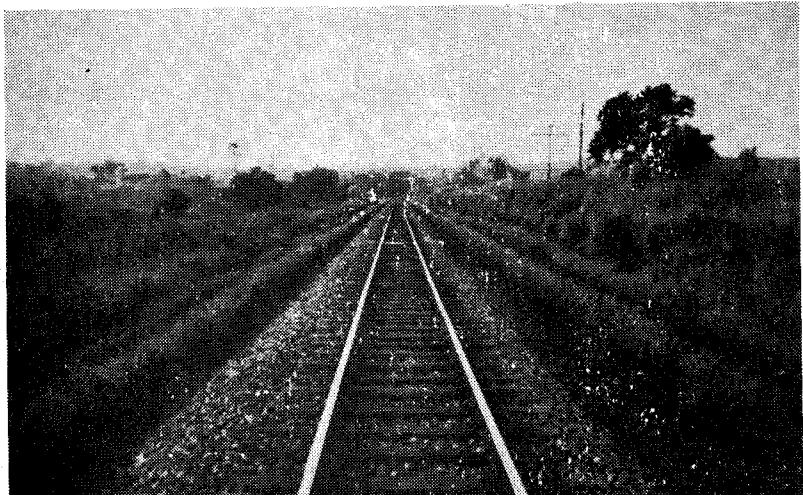
15 máquinas foram assentadas sobre as respectivas bases.

Para a instalação de ar comprimido 1 000 metros de encanamento, compreendendo tubos de 3/4", 2", 4" e 6".

Dotaram-se as demais oficinas de máquinas e instrumentos diversos.



RENOVAÇÃO DA LINHA - Vista de um trecho da linha entre Ourinhos e Maringá, após os serviços de restauração.



RENOVAÇÃO DE LINHA - Outro aspecto da linha já renovada, no trecho Ourinhos-Maringá.

EXPLORAÇÃO TÉCNICA

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Embora lutando com a falta de material de tração e rodante, cuja reposição por compra ou por reparações tem sido muito lenta, vem a Rêde procurando atender dentro dos limites que sua própria deficiência lhe impõe, aos reclamos dos produtores dos Estados do Paraná e Santa Catarina.

A pujança econômica das zonas a que serve faz com que transportes não faltem. Dispusesse a Rêde de mais locomotivas, maior número de veículos e, mesmo sem a recuperação de suas linhas, maior volume de transporte apresentaria.

Quando da apresentação, já em 1951, do Plano de Reaparelhamento da Rêde, a administração de então deu ênfase particular ao fato de que é mais simples e mais rápido adquirir do que construir.

Nessa ordem de ideias têm as administrações da Rêde insistido junto aos poderes públicos para que lhe seja permitido adquirir locomotivas, carros e vagões. A compra de locomotivas está agora na dependência de empréstimo suplementar do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico. As que a Rêde recebeu, após a elaboração do seu estudo de reaparelhamento, foram por ela própria adquiridas: dez unidades elétricas, construídas na Inglaterra, dez unidades a vapor, belgas e dez diesel-elétricas americanas.

Cinco unidades diesel-elétricas de procedência inglesa, cuja aquisição fôra objeto de contrato, ficaram na dependência da concessão de empréstimo pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico.

Os veículos, cuja aquisição é feita mediante concorrência por aquele estabelecimento de crédito, entre as fábricas nacionais, têm sido entregues à Rêde, morosamente, a proporção que vão sendo fabricados. Em 1956 foram recebidos apenas 48 vagões fechados, como já dissemos. Para fazer frente às necessidades do transporte foi preciso voltar as vistas para a recuperação do material avariado: daí os contratos celebrados com duas firmas para a reparação de veículos, além das reparações efetuadas nas oficinas da Rêde.

Não faltando o que transportar, vê-se a Rêde, por ocasião das safras de cereais, café e uva, obrigada a deslocar seu material rodante, sacrificando uma zona em benefício de outra. Assim, nos primeiros meses do ano, o material é concentrado ao sul, em Santa Catarina, para atender à safra de uva, mercadoria rapidamente deteriorável,

deteriorável, que, por falta de veículos adequados é transportada em vagões plataforma, gradeados toscamente pelos despachantes. Prejudica-se, nessa época, o transporte de madeira, de que também é grande produtor o oeste catarinense. Em julho inicia-se o escoamento do café do norte paranaense, em demanda dos portos de Paranaguá e Santos. O transporte dessa mercadoria a Paranaguá exige a mobilização de material ao longo de um Z constituido pelos trechos Maringá-Marques dos Reis, Marques dos Reis-Jaguaraiava-Ponta Grossa e Ponta Grossa-Curitiba-Paranaguá, longo de 981 quilômetros. Não é preciso encarecer a importância de tal transporte, quer para a estrada de ferro, quer para o Estado do Paraná e para o próprio país.

Quando o escoamento está no auge, em setembro e outubro, tem início a safra de cereais, que atinge grandes massas, também no Norte do Paraná. Ao mesmo tempo surge a safra do trigo, do oeste catarinense, sem falar no trigo riograndense que demanda os moinhos de São Paulo, obrigando a Rêde a um esforço titânico para transportar os vagões que lhe são entregues pela Viação Férrea do Rio Grande do Sul.

Felizmente as safras não coincidem; mas é bem de ver que, aumentando de ano para ano, sem que a Rêde se aparelhe devida e rapidamente, fatalmente chegar-se-á à época em que as mercadorias recerão à margem das linhas, por falta de transporte.

Seria conveniente que qualquer plano de abastecimento, para não mencionar os de incentivo da produção, fosse acompanhado do plano paralelo de melhoria das vias de transporte.

E, sabido que a Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina é, bem ou mal, a espinha dorsal do sistema de transportes dos Estados do Paraná e Santa Catarina, pois lhes permite a circulação das riquezas e o benéfico intercâmbio comercial, - as medidas que pleiteia e que só redundariam em benefício da comunidade, não podem e não devem ser postergadas indefinidamente, como se o problema pudesse ser facilmente resolvido através de simples adiamentos ou de solução de emergência, inadequadas e improvisadas.

Há grande esperança, por isso, em que a transformação das estradas de ferro em sociedades anônimas venha a traçar novos rumos à política ferroviária do país, ensejando a transformação da estrutura administrativa das estradas, de modo a permitir-lhes métodos de serviço semelhantes aos das empresas de iniciativa privada com as características dos serviços industriais.

TRANSPORTES FERROVIÁRIOS

1) - Tonelagem transportada

A tonelagem útil transportada foi de 3 467 523,191 t contra 3 268 071,749 t no ano de 1955. O peso útil total foi de 897 430 217 t.km, sendo o peso bruto total de 2 045 744 532 t.km mos-

mostrando que o aproveitamento de transporte foi de 43%.

As mercadorias que ocuparam, quanto a tonelagem-quilômetro transportada, os dez primeiros lugares, foram:

| | | |
|------------------|---|------------------|
| madeira de pinho | - | 192 529 672 t.km |
| milho | - | 62 799 686 |
| farinha de trigo | - | 43 465 534 |
| trigo em grão | - | 41 534 498 |
| arroz | - | 28 586 337 |
| café | - | 24 992 215 |
| cimento | - | 23 198 452 |
| madeira de lei | - | 19 111 557 |
| adubos | - | 16 327 795 |
| toras em geral | - | 15 662 923 |

Quanto à receita produzida foram as seguintes as 10 principais mercadorias:

| | |
|------------------|--------------------|
| madeira de pinho | R\$ 131 945 919,10 |
| milho | 58 913 176,40 |
| farinha de trigo | 25 081 235,10 |
| trigo em grão | 23 130 397,30 |
| café | 22 553 023,00 |
| arroz | 15 970 938,40 |
| madeira de lei | 15 830 073,90 |
| papel e papelão | 14 451 870,80 |
| cimento | 14 058 616,70 |
| toras em geral | 13 513 868,00 |

2) - Movimento

a) Trens

Correram durante o ano 97 541 trens, assim especificados, comparados com os resultados do ano anterior:

| <u>Remunerados</u> | <u>1956</u> | | <u>1955</u> | |
|------------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|
| | <u>Quantidade</u> | <u>Percorso</u> | <u>Quantidade</u> | <u>Percorso</u> |
| Passageiros | 11 782 | 1 943 994 | 11 756 | 2 002 492 |
| Especiais | 55 | 7 553 | 46 | 4 469 |
| Mistos | 16 005 | 1 814 621 | 15 187 | 1 805 998 |
| Subúrbios | 864 | 25 778 | 920 | 24 744 |
| Mercadorias | 56 284 | 4 223 181 | 52 378 | 4 098 923 |
| Animais | 1 530 | 200 785 | 1 050 | 151 468 |
| S o m a | 86 520 | 8 218 912 | 81 337 | 8 082 094 |
| <u>Não remunerados</u> | | | | |
| Combustíveis | 4 286 | 268 234 | 4 017 | 269 284 |
| Lastro | 6 254 | 371 635 | 5 767 | 356 711 |
| Serviço | 481 | 119 585 | 406 | 36 008 |
| S o m a | 11 021 | 689 454 | 10 190 | 662 003 |
| T o t a l ... | <u>97 541</u> | <u>8 908 366</u> | <u>91 527</u> | <u>8 764 097</u> |

Esses trens realizaram os seguintes transportes:

| | | | |
|---------------------------------|------------------|---------------------|----------------|
| Passageiros | 4 176 117 pas. | 416 649 822 pas.xkm | 98 221 898,70 |
| Bagag.e encom. | 34 842 703 kg | 9 188 686 txkm | 15 387 739,70 |
| Animais em trens de passageiros | 2 458 cab. | 799 842 cab.xkm | 235 595,60 |
| Animais em trens de cargas | 127 460 cab. | 71 531 824 cab.xkm | 15 517 349,00 |
| Mercadorias | 3 097 175 298 kg | 854 379 389 txkm | 546 302 010,40 |

b) Veículos

Ao terminar o ano de 1 956, era o seguinte o número de veículos existentes na Rêde:

| Espécie | Em tráfego | Em reparação | Cedido a terceiros | Total |
|------------------------------|------------|--------------|--------------------|-------|
| Locomotivas | 178 | 74 | 10 | 262 |
| Carros de passageiros | 165 | 42 | - | 207 |
| Bagageiros trens passageiros | 38 | 15 | - | 53 |
| Bagageiros trens de cargas | 161 | 41 | - | 202 |
| Vagões cobertos | 1 509 | 295 | - | 1 804 |
| Vagões gaiolas | 226 | 44 | - | 270 |
| Vagões plataformas | 1 348 | 502 | - | 1 850 |
| Vagões bordas-altas | 247 | 23 | - | 270 |
| Vagões tanques | 148 | 0 | - | 148 |
| Litorinas | 2 | 5 | - | 7 |

No total das locomotivas estão incluídas 23 da Estrada de Ferro Sorocabana, das quais 4 alugadas e 19 permitidas por locomotivas diesel-elétricas Baldwin-Lima-Hamilton da Rêde. Constam daquele total 1 locomotiva cedida ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro, para o avançamento da linha em construção Maringá-Guaíra, 1 cedida à Estrada de Ferro Central do Paraná para seus serviços de avançamento, e 8 cedidas à Sorocabana (5 diesel-elétricas e 3 elétricas).

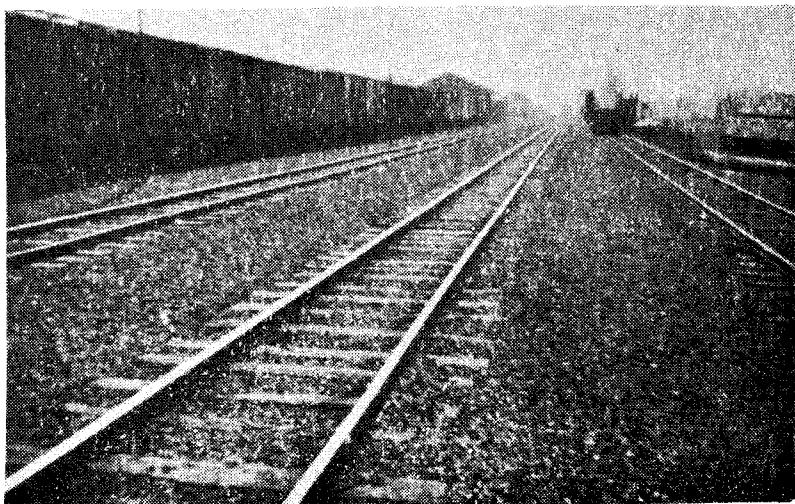
c) Requisições

No dia 31 de dezembro de 1 956 havia 91 882 requisições de vagões registadas. Essas requisições referiam-se a 1 326 vagões cobertos, 90 448 plataformas, 77 gaiolas e 31 bordas-altas. No ano anterior aquele número era de 97 380, atribuindo-se o decréscimo ao cancelamento de requisições de vagões para madeira, a pedido dos interessados.

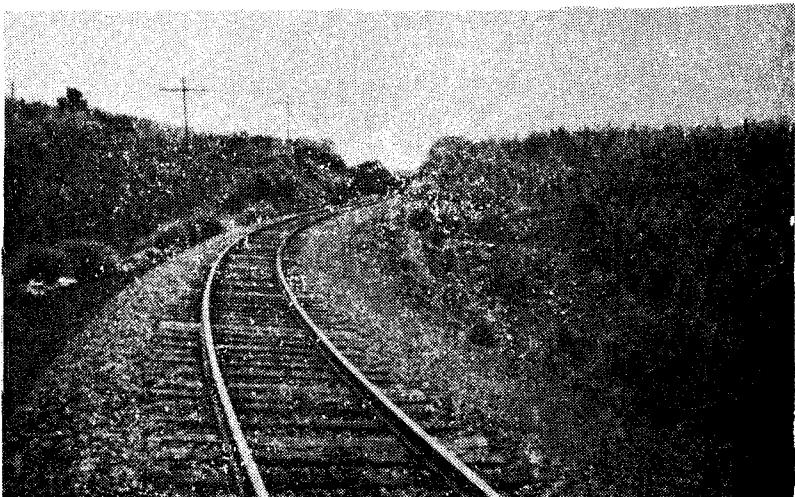
Note-se que o maior número de requisições se destina ao transporte de madeira em vagões plataformas.

Com o atual ciclo de carregamento dos vagões plataformas, e supondo que não mais fossem apresentadas requisições para o transporte de madeira, levaria a Rêde proximamente três anos a liquidar as requisições remanescentes.

Este fato demonstra que requisita-se mais do que se pode transportar. A inexistência dos chamados estoques visíveis de madeira, isto é, de madeira nos pátios ferroviários, exigência que há anos foi



RENOVAÇÃO DE LINHA - Pátio de estação na linha Ourinhos-Maringá, após os serviços de renovação do leito.



RENOVAÇÃO DE LINHA - Uma curva na linha Ourinhos-Maringá, já restaurada.

foi dispensada pelo Ministério de Viação e Obras Públicas, é um dos fatores favorecedores de tal anomalia. Outro é o fornecimento, pelo Instituto Nacional do Pinho, de guias para transporte ferroviário, em completa desproporção com a capacidade de transporte da estrada de ferro.

Não podendo a Rêde controlar o estoque dessa mercadoria, como o faz com as demais, é forçada a aceitar as requisições dos madeireiros que o fazem até o limite da cota que o Instituto Nacional do Pinho lhes atribuí, sem cogitar se a Rêde pode ou não pode efetuar o transporte em tempo comercialmente hábil.

Outro reflexo prejudicial de tal prática transparece na economia do requisitante: as 91 882 requisições representam um capital de mais de ₩ 8 000 000 imobilizados como depósito nos cofres da Rêde, para garantia da requisição. Este é, aliás, o único obstáculo oferecido ao crescimento do número de requisições, número que mais serve de argumento para campanhas de tempo em tempo desencadeadas contra a Rêde, pelos comerciantes prejudicados com eventuais altas nos mercados consumidores, que não podem atingir com a celeridade desejada, face ao critério cronológico dos fornecimentos de vagões.

As soluções podem ser: exigir novamente o exame dos estoques, para o que seria necessário que o Ministério da Viação e Obras Públicas revogasse o ato que dispensou aquela formalidade, ou, aceitar a Rêde únicamente as requisições de vagões que, de fato, ela pudesse transportar, lavrando, nesse sentido, convênio com o Instituto Nacional do Pinho.

d) Ciclos de carregamento

Apurados trimestralmente, foram os seguintes os ciclos de carregamento das diversas espécies de veículos, comparando-se, lado a lado, os resultados de 1 955 e 1 956:

| Tri-mestres | Cobertos 1955-1956 | Gaiolas 1955-1956 | Plataformas 1955-1956 | Bordas altas 1955-1956 | Tanques 1955-1956 | Em conjunto 1955-1956 |
|-------------|-----------------------|----------------------|--------------------------|---------------------------|----------------------|--------------------------|
| Primeiro | 9,2 13,3 | 9,8 10,3 | 11,3 15,2 | - 13,9 | - 5,3 | 9,9 12,4 |
| Segundo | 10,0 12,1 | 9,0 10,8 | 13,8 15,1 | 13,7 11,8 | 4,4 4,9 | 10,1 11,7 |
| Terceiro | 11,4 11,5 | 10,6 9,3 | 14,4 13,6 | 14,9 10,3 | 4,7 4,2 | 11,1 10,6 |
| Quarto | 12,5 11,2 | 10,6 10,8 | 13,1 14,0 | 13,5 14,6 | 4,8 3,7 | 11,4 10,8 |

e) Fornecimento de vagões

Em unidade vagão foram as seguintes as principais mercadorias transportadas pela Rêde no ano de 1 956, em confronto com o ano anterior:

| | <u>1 9 5 5</u> | <u>1 9 5 6</u> |
|--|----------------|----------------|
| Madeira | 26 430 | 26 240 |
| Pasta mecânica | 323 | 351 |
| Celulose | 666 | 657 |
| Papel | 2 490 | 2 934 |
| Erva mate | 2 711 | 2 738 |
| Café | 3 891 | 1 920 |
| Algodão em pluma | 200 | 360 |
| Carôço de algodão | 34 | 103 |
| Milho, feijão, arroz e outros cereais | 5 633 | 8 976 |
| Trigo em grão | 2 252 | 2 351 |
| Farinha de trigo | 954 | 1 779 |
| Batatas | 384 | 313 |
| Frutas | 1 857 | 934 |
| Telhas, tijolos e areia | 2 867 | 2 284 |
| Cimento | 1 404 | 850 |
| Cal | 865 | 723 |
| Suinos | 309 | 385 |
| Produtos frigorificados | 1 131 | 956 |
| Carvão | 2 508 | 2 413 |
| Combustíveis líquidos e lubrificantes | 12 563 | 16 419 |
| Mercadorias diversas | 19 951 | 16 447 |
| Em serviço da Rêde | 6 259 | 7 105 |
| S o m a | 95 682 | 97 239 |
| Carregados recebidos da Sorocabana via Itarare | 6 345 | 6 096 |
| Carregados recebidos da Sorocabana via Ourinhos | 8 847 | 8 524 |
| Carregados recebidos da Viação Férrea Rio Grande do Sul | 3 844 | 3 306 |
| | 114 718 | 115 165 |

O transporte dessas mercadorias foi efetuado em :

| |
|------------------------|
| 59 131 vagões cobertos |
| 24 016 " plataformas |
| 8 887 " gaiolas |
| 6 712 " bordas altas |
| 16 419 " tanques |

115 165

I- Escoamento da safra de cereais

Durante o ano de 1 956 foram transportados da zona norte do Paraná 8 367 vagões carregados com cereais, quando

quando no ano anterior aquele número foi de 5 097. A diferença de 3 270 veículos representa o esforço da Rêde que tomou, no devido tempo, tôdas as medidas precisas para que tal transporte se processasse sem sobressaltos.

Assim, de posse das informações mais dignas de fé, de que haveria uma sobra exportável de 10 milhões de sacas de cereais, organizou-se um programa de fornecimento diário de 100 vagões, a saber:

| | |
|-----------|-----------------------------------|
| 60 | para cereais |
| 7 | " café |
| 5 | " algodão |
| 5 | " alfafa, mamona, vasilhame, etc. |
| 3 | " suínos |
| 10 | " gado vacum |
| <u>10</u> | <u>madeiras</u> |
| | 100 |

Dêsse total, 85 deveriam transportar cereais para São Paulo e 15 para o Paraná e Santa Catarina.

A exemplo dos anos anteriores buscou-se a colaboração da Estrada de Ferro Sorocabana, desta feita, sob a forma de auxílio com material rodante.

A contribuição da E.F.Sorocabana seria proporcional ao percurso médio das mercadorias, ou seja, para cada vagão da Rêde haveria 2,5 da Sorocabana, eis que os percursos médios são, respectivamente 200 e 500 quilômetros.

Desta forma, dos 85 vagões diários, 61 deveriam ser fornecidos pela Sorocabana.

Aceito em princípio esse plano, a administração da estrada paulista contrapropôz a entrega diária em Ourinhos, de quarenta vagões seus, carregados ou vazios, comprometendo-se a Rêde a restituí-los carregados dentro de 7 dias, de tal modo que não atingisse nunca a 300 o número de vagões da Sorocabana nas linhas da ex-Cia.Ferroviária São Paulo-Paraná.

Dos entendimentos então levados a efeito pelos Departamentos dos Transportes de ambas as estradas, resultou o seguinte plano:

1º- a Rêde atenderia com vagões próprios o transporte de mercadorias destinadas ao Paraná e Santa Catarina;

2º- a Estrada de Ferro Sorocabana contribuiria diariamente com 40 vagões cobertos e 2 gaiolas e a Rêde com 10 cobertos e 13 plataformas, - para mercadorias destinadas ao Estado de São Paulo;

- 3º - no caso de insuficiência de material, a Estrada de Ferro Sorocabana aumentaria sua contribuição;
- 4º - 10 locomotivas Cooper Bessemer de 660 HP da Estrada de Ferro Sorocabana seriam mantidas nas linhas da Rêde, em substituição a 5 locomotivas diesel-eletricas Baldwin-Lima-Hamilton de 1600 HP, da Rede, que se encontram em linhas da Estrada de Ferro Sorocabana, enquanto se processassem as negociações para permuta dessas unidades.

A safra iniciou-se em março de 1956. O seu escoamento, entretanto, não se processou com regularidade a princípio, pois o mau tempo reinante naquela época do ano, não permitiu que os produtores trouxessem os cereais para a margem das linhas. Dest'arte, até a primeira quinzena de julho, todas as requisições foram atendidas em dia, com tal folga que, em junho, pôde a Rêde devolver 300 vagões cobertos carregados com madeira para São Paulo, por falta de outra mercadoria no norte do Paraná.

De agosto em diante avolumaram-se as requisições e, consequentemente, os fornecimentos de vagões, atingindo o máximo no mês de outubro, onde alcançou-se a média diária de 38,9 vagões fornecidos.

O quadro abaixo, em que se compararam os fornecimentos de vagões para cereais no 4º Distrito (norte do Paraná), nos três últimos anos, espelham bem a situação.

| <u>m e s e s</u> | <u>1 9 5 4</u> | <u>1 9 5 5</u> | <u>1 9 5 6</u> |
|------------------|----------------|----------------|----------------|
| janeiro | 681 | 942 | 116 |
| fevereiro | 302 | 766 | 143 |
| março | 505 | 599 | 476 |
| abril | 551 | 267 | 493 |
| maio | 519 | 359 | 565 |
| junho | 720 | 571 | 559 |
| julho | 791 | 415 | 757 |
| agosto | 745 | 272 | 931 |
| setembro | 933 | 352 | 1 010 |
| outubro | 1 157 | 275 | 1 167 |
| novembro | 1 011 | 168 | 1 125 |
| dezembro | 1 128 | 111 | 1 025 |
| T o t a l ... | <u>9 043</u> | <u>5 097</u> | <u>8 367</u> |

De março a dezembro recebeu a Rêde, naquele Distrito, 10 160 vagões cobertos da Estrada de Ferro Sorocabana, restituindo, no mesmo período 10 758.

Dos 8 367 vagões fornecidos, 7 930 destinaram-se a São Paulo e 437 para o Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Por mercadoria, aquele total, é assim decomposto:

| | |
|---------------------|------------------|
| 7 317 | vagões com milho |
| 1 006 | " " feijão |
| <u>44</u> | " " arroz |
| <u>8 367</u> vagões | |

Dispondo a Rêde de armazéns em Platina, Bandeirantes, Cornélio Procópio, Londrina, Cambé, Apucarana, Jandaia do Sul, Mandaguari e Maringá, foram ali recebidos a despacho 842 710 sacas de cereais, assim distribuidas:

| | | |
|-------------------|---------|-------|
| Maringá | 380 778 | sacas |
| Mandaguari | 109 105 | |
| Jandaia do Sul | 101 751 | |
| Apucarana | 96 991 | |
| Cambé | 52 750 | |
| Londrina | 35 070 | |
| Cornélio Procópio | 34 894 | |
| Bandeirantes | 29 990 | |
| Platina | 1 381 | |

Esses armazéns estiveram a cargo do serviço rodoviário, mediante contrato com a firma Agrofer Ltda., para os serviços de descarga, empilhamento e carregamento nos vagões.

II- Escoamento da safra de café

Pequena foi a safra de café de 1 956, no Estado do Paraná e diminuta a quantidade de vagões fornecida para seu transporte, diante da desenfreada concorrência dos caminhões particulares. O transporte constituiu-se do remanescente da safra do ano anterior, maior em quantidade que o café da safra 1 956-1 957.

Foram despachados para Paranaguá 385 447 sacas e para Santos 281 089 sacas. Segundo informações da Agência do Instituto Brasileiro do Café, em Paranaguá, entraram, durante o ano, 1 394 394 sacas de café, transportadas por caminhões.

f) Intercâmbio de material rodante

Ao findar o ano de 1 956, a situação do intercâmbio com as estradas vizinhas era:

| | |
|------------------------------------|------------|
| Vagões da Rêde na Sorocabana | 465 |
| Vagoes da Rede na Viação Ferrea do | |
| Rio Grande do Sul | <u>235</u> |
| | 700 |

| | |
|--|-----------------|
| Vagões da Sorocabana na Rêde | 1 554 |
| Vagões da Viação Férrea na Rêde | <u>30</u> 1 584 |

As estadias e multas, relativas aos veículos intercambiados, confrontadas com as de 1 955, totalizaram:

| | 1 9 5 5 | 1 9 5 6 |
|---------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Débito da E.F.Sorocabana | R\$ 3 135 002,30 | R\$ 3 901 663,00 |
| Débito da V.F.R.G.do Sul | <u>R\$ 1 828 774,80</u> | <u>R\$ 1 893 496,75</u> |
| | R\$ 4 963 777,10 | R\$ 5 795 159,75 |
| Crédito da E.F.Sorocabana | R\$ 10 510 539,00 | R\$ 10 381 260,25 |
| Crédito da V.F.R.G.do Sul | <u>R\$ 229 618,80</u> | <u>R\$ 257 926,75</u> |
| | R\$ 10 740 187,80 | R\$ 10 639 187,00 |
| Diferença contra a Rêde | R\$ 5 776 410,70 | R\$ 4 844 027,25 |

A quantidade de veículos intercambiada durante o ano, em comparação com 1 955, foi:

| | 1 9 5 5 | | | 1 9 5 6 |
|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| | <u>Entregues</u> | <u>Recebidos</u> | <u>Entregues</u> | <u>Recebidos</u> |
| A Sorocabana | 30 648 | - | 36 777 | - |
| Da Sorocabana | - | 30 736 | - | 37 707 |
| À Viação Férrea | 4 777 | - | 4 998 | - |
| Da Viação Férrea | - | 5 303 | - | 4 830 |
| S o m a | <u>35 425</u> | <u>36 039</u> | <u>41 775</u> | <u>42 537</u> |

TRANSPORTE RODOVIÁRIO E RODOFERROVIÁRIO

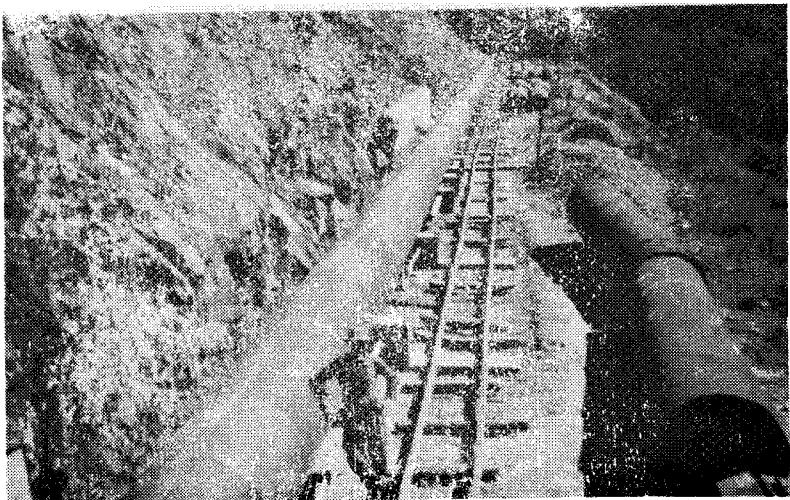
O serviço Rodoviário da Rêde contou até setembro com 39 veículos a motor, tendo sido 19 vendidos, em obediência ao plano de renovação do material.

A tonelagem transportada foi:

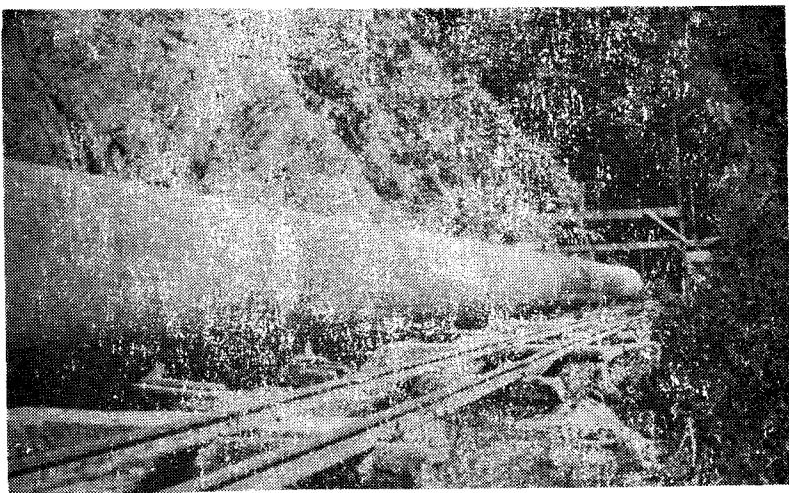
| | <u>Rodoferroviário</u> | <u>Rodoviário</u> | <u>Total</u> |
|----------|------------------------|-------------------|---------------|
| Em 1 955 | 80 864,733 t | 13 488,666 t | 94 353,399 t |
| Em 1 956 | 125 814,390 t | 11 240,366 t | 137 054,756 t |

A receita global montou a R\$ 35 470 897,20, contra R\$ 17 422 157,40 do ano anterior. Especificadamente, foi ela:

| | Receita em R\$ | 1 9 5 5 | 1 9 5 6 |
|----------------|----------------------|----------------------|---------|
| Mercadorias | 16 760 503,10 | 35 198 160,80 | |
| Carretos | 534 548,30 | 151 531,20 | |
| Diversos | 127 106,00 | 121 205,20 | |
| T o t a l | <u>17 422 157,40</u> | <u>35 470 897,20</u> | |



ELETRIFICACÃO - Montagem da tubulação entre a represa de Véu de Noiva e a Usina de Marumbi.



ELETRIFICACÃO - Outro aspecto da tubulação, podendo ser vistos os berços de concreto.

Sómente no transporte rodô-ferroviário apurou a Rêde a receita líquida de R\$ 48 609 414,60, cabendo ao Rodoviário R\$ 30 284 573,70 e ao Ferroviário R\$ 18 324 840,90.

A tonelagem-quilômetro transportada por intermédio desse sistema foi 41 536 159 e o percurso médio de 330 km.

As despesas de custeio, sendo de R\$ 7 681 000,00, apresentou o transporte rodô-ferroviário, juntamente com o rodoviário, um saldo de R\$ 27 789 896,40.

O serviço "porta a porta", na região norte do Paraná, acusou os seguintes resultados:

| | <u>1955</u> | <u>1956</u> |
|-------------------|------------------|-------------------|
| Volumes recebidos | 226 251 | 424 887 |
| Peso | 10 297 672 kg | 18 610 015 kg |
| Frete | R\$ 5 573 351,70 | R\$ 12 322 713,80 |

Para ampliar o serviço rodoviário, adquiriu a Rêde, na Fábrica Nacional de Motores, 15 caminhões novos, pagos com o produto da venda de unidades usadas.

PLANO DE ESCOAMENTO DAS SAFRAS DE CAFÉ

Excusado encarecer a atenção que a Rêde dedica ao transporte de café do Norte do Estado do Paraná. O seu escoamento vem sendo feito através de planos de transportes em que o ferroviário se entrelaça com o rodoviário, na primeira tentativa que se faz no Paraná, para a coordenação dos transportes, cujos resultados, no entanto, apontam a necessidade de um orgão coordenador e disciplinador, para que os dois meios de transporte auferiram vantagens, sem se prejudicarem, como está ocorrendo.

O plano seguido pela Rêde ao transportar o café da safra 1 956-1 957 foi o mesmo da safra anterior, que tanta celeuma levantou na imprensa e nas classes produtoras, mas acabou sendo cumprido, pois outro melhor não se apresentou.

O plano de escoamento da safra 1 955-1 956 surgiu de um compromisso assumido pela Administração da Rêde, em maio de 1 955, em reunião realizada na Associação Paranaense de Cafeicultores.

A elaboração desse plano realizada pelos órgãos técnicos da Rêde - Departamento de Transportes e Departamento Comercial - em virtude da complexidade do problema, que envolvia interesses de produtores, comerciantes e exportadores, durou dois meses.

Foram consideradas todas as condições que influem no comércio

comércio do café, desde a necessidade de transporte rápido e seguro, até o fornecimento imediato dos conhecimentos, para atos comerciais e vencimentos de prazos de liberação nos portos; foram tomadas providências para o aparelhamento dos armazéns da Rêde, bem como para o arrendamento de armazéns particulares necessários à complementação do plano; foi elaborado um regulamento especial, capaz de assegurar o bom desenvolvimento dos serviços programados, visando todas as garantias ao café despachado, não só durante o armazenamento, como durante o transporte, quer ferroviário, quer rodoviário, até a chegada ao destino; foi solicitada, inclusive por editais publicados na imprensa, a colaboração de empresas rodoviárias organizadas, no sentido de facilitar a coordenação de transportes num sistema misto; foi estudada, com várias companhias seguradoras, a constituição de um vultoso seguro dos cafés armazenados, resguardando a Rêde, em caso de sinistro, de responsabilidades financeiras elevadas, que certamente ultrapassariam sua capacidade de recursos, com consequências desastrosas para os expedidores, em virtude da demora de liquidação das indenizações; foram organizados horários especiais para os trens de café, de modo a garantir, não só um atendimento do despacho e do carrêgo, como ainda a entrega do café no destino em prazo certo; foi estudado um sistema de armazenamento no interior, para que os cafés, na fase de retenção, não precisassem aguardar liberação no pôrto durante muitos meses, sofrendo depreciação e realizando grandes despesas de armazenamento; foram tomadas, enfim, numerosas outras providências, em seus mínimos pormenores, para que produtores e exportadores pudessem dispor de um sistema de transporte satisfatório, por preços sensivelmente mais baixos que o do transporte rodoviário de que vem se utilizando e do qual poderiam continuar a utilizar-se, uma vez que não estariam obrigados ao uso do transporte da Rêde, cabendo-lhes preferir aquele que mais lhes conviesse.

Entretanto, o plano não obteve, a princípio, o apoio dos interessados, havendo mesmo alguns que o condenaram em virtude do mesmo estar vinculado a contrato firmado entre a Rêde e Agrofer Ltda., em 1947, e renovado em 1948 e em 1955, contrato esse que foi apontado como constituindo um monopólio.

À vista disso, e considerando que não era possível levar a cabo um programa que só poderia ter êxito num ambiente de acatamento por parte de produtores e exportadores, a Administração da Rêde tinha resolvido desistir de sua aplicação.

Foi então que os interessados, depois de estudar todas as soluções possíveis, voltaram a solicitar à Rêde que executasse o plano elaborado, considerado como o único capaz de satisfazer os interesses gerais.

A Comissão designada pela Assembleia conjunta das Associa-

Associações Rurais do Norte do Paraná e da Associação Paranaense de Cafeicultores, reunida, por convocação da Associação Rural de Londrina, no dia 28 de maio de 1955, após debater exaustivamente o problema, apresentou relatório à Rêde, concluindo com as seguintes palavras:

"Em resumo, esta Comissão é de opinião que, em face da impossibilidade exposta, decorrente da falta de recursos de tração e de material rodante, deve ser posto em execução o plano proposto pela Rêde, e, considerando a proximidade da data de início do escoamento da safra, encarece a necessidade de providências as mais urgentes para sua objetivação no mínimo prazo possível, para que não seja prejudicada a comercialização nas bases já decididas pelo regulamento de embarques e pelo Banco do Brasil para o financiamento".

A mesma Comissão, a pedido da Administração da Rêde, examinou minuciosamente o contrato da Agrofer Ltda., e, sobre o mesmo, emitiu o seguinte parecer:

"O contrato em discussão foi assinado no dia 5 de abril de 1955, portanto antes da elaboração do plano de escoamento da safra de café, e visando o prosseguimento de um serviço contratado desde 1927, que envolvia transporte de pequenas proporções.

Com a premissa acima, é lógica e inevitável uma revisão do referido contrato adaptando-o as condições específicas do plano, onde surgem circunstâncias bem diversas das consideradas na época do contrato, e sabemos que essa é a intenção das partes contratantes, isto é, a Rêde e a Agrofer.

Não cabem, portanto, críticas a um instrumento que não será o aplicado e que não visava monopólio de transporte e tão somente um contrato de organização e supervisão de serviços indispensáveis a efetivação do plano.

Por outro lado, a nossa Comissão, que foi credenciada por uma Assembleia conjunta de Associações Rurais e de outras Associações interessadas no problema de escoamento da safra, como a Associação Paranaense de Cafeicultores, nada verificou no referido contrato que o pudesse incluir na categoria de concessão graciosa ou imoral, especificando tão somente as cláusulas que definiriam as condições em que seriam prestados serviços de organização, agenciamento, execução dos trabalhos de carga e descarga e responsabilidade pelo seu bom funcionamento".

Concluindo, a Comissão apresentou algumas sugestões, aceitas pela Rêde, relativas à adatação do contrato às condições específicas do atual plano com o objetivo "de tornar suas cláusulas mais claras e menos sujeitas a interpretações errôneas".

Também a Associação Comercial do Paraná interessou-se pelo exame do discutido plano da Rêde, e, após minucioso estudo, dirigiu o seguinte telegrama aos Excelentíssimos Senhores Presidente da República, Ministro da Viação e Ministro da Agricultura:

"Encarecemos Vossa Excelência maior urgência Rêde Viação Paraná-Santa Catarina execute plano escoamento safra café visto considerar esta entidade único meio assegurar escoamento volumosa safra pt Esta Associação julga plano capaz atender situação transportes café momento grave atravessamos dada falta caminhões volumoso contingente atual colheita vg causador profunda apreensão economia cafeeira pt".

O contrato da Agrofer Ltda. foi revisto, algumas cláusulas foram alteradas, e novo contrato entrou em vigor a 9 de julho de 1955.

Em anexo, vai transscrito o inteiro teor desse documento, cujo prazo de validade vencido em 1 956, foi prorrogado por mais um ano.

Auspiciosos foram os resultados apurados em 1 955, porém não se pode dizer o mesmo, relativamente a 1 956, no tocante à safra 1 956-1 957, reduzidíssima, como já ficou dito atrás.

MOVIMENTO DAS ESTAÇÕES

Dez estações da Rêde arrecadaram durante o ano que passou mais de 200 milhões de cruzeiros. São elas:

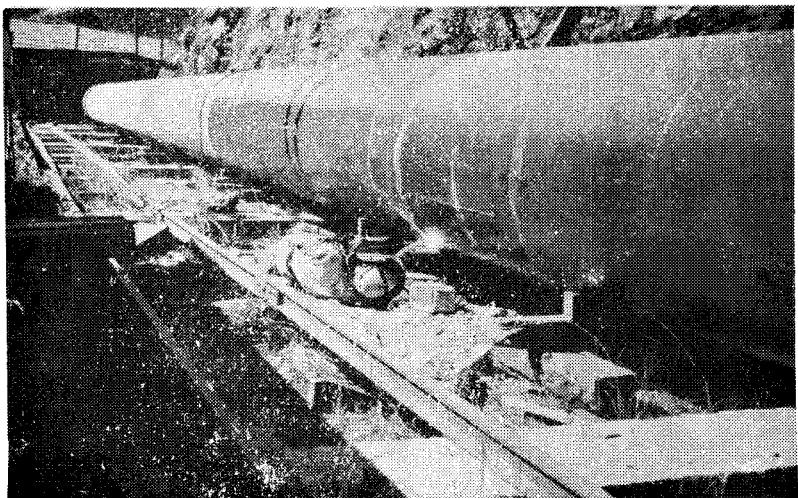
| | | |
|------------------------|------------|--------|
| Maringá | 0\$ 59 212 | 431,40 |
| Porto União da Vitoria | 41 603 | 858,80 |
| Caçador | 40 311 | 041,60 |
| Curitiba | 30 828 | 474,00 |
| Londrina | 26 623 | 828,50 |
| Olaria | 26 409 | 675,00 |
| Apucarana | 25 675 | 763,50 |
| Paranaguá | 24 258 | 433,30 |
| Ervá d'oste | 24 068 | 743,30 |
| Arapongas | 20 348 | 001,20 |

Sete estações tiveram sua receita bruta entre 10 e 20 milhões de cruzeiros; quatorze oscilaram entre 5 e 10 milhões de cruzeiros; vinte e oito arrecadaram mais de 2 e menos de 5 milhões de cruzeiros; vinte e cinco, entre 1 e 2 milhões de cruzeiros; vinte, entre 600 mil cruzeiros e 1 milhão; as demais estações, em número de 82, arrecadaram menos de 600 mil cruzeiros.

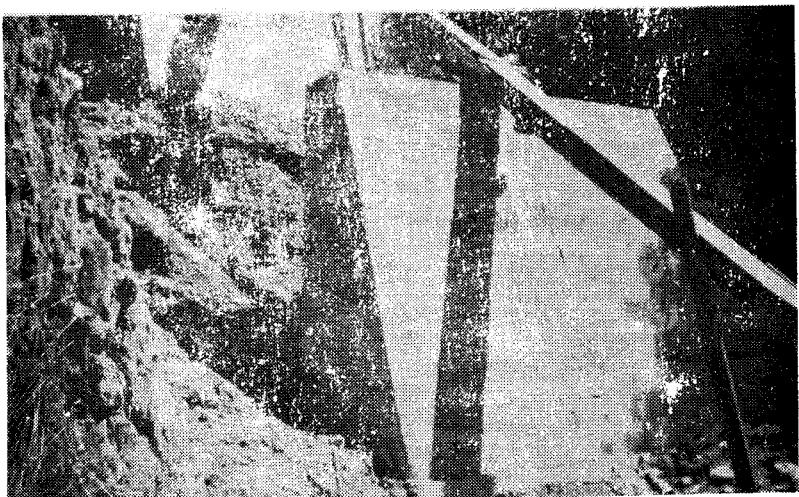
T R A C Á O

Enquanto diminuía o percurso das locomotivas que queimavam óleo, e as elétricas, aumentava o das locomotivas a vapor e diesel-elétricas:

| | 1 9 5 5 | 1 9 5 6 |
|-------------------------------------|----------------------|----------------------|
| Locomotivas a vapor | 11 471 084 km | 11 540 774 km |
| Locomotivas diesel-elétricas | 1 553 106 " | 2 084 132 " |
| Locomotivas a vapor, queimando óleo | 174 053 " | 3 828 " |
| Locomotivas elétricas | 304 678 " | 299 665 " |
| S o m a | 13 502 921 km | 13 928 399 km |



ELETRIFICAÇÃO - Operário soldando uma junta da tubulação.



ELETRIFICAÇÃO - Blocos de ancoragem para apoio do conduto forçado da usina hidro-eletrica de Marumbi.

A diminuição verificada nas locomotivas a vapor que consumiam óleo combustível, deve-se à retirada do aparelhamento próprio, pois os resultados não foram satisfatórios.

Permaneceram as locomotivas 32 911 horas mais em serviço em 1 956 do que em 1 955, como se mostra abaixo:

| <u>Locomotivas</u> | <u>1 9 5 5</u> | <u>1 9 5 6</u> |
|-------------------------|----------------|----------------|
| A vapor | 815 923 | 826 849 |
| Diesel-elétricas | 99 445 | 130 254 |
| A vapor, queimando óleo | 9 946 | 404 |
| Elétricas | <u>21 779</u> | <u>22 497</u> |
| | <u>947 093</u> | <u>980 004</u> |

Houve acréscimo na quantidade de toneladas-quilômetro brutas rebocadas por locomotivas diesel-elétricas, e decréscimo nas demais, a saber:

| <u>Locomotivas</u> | <u>1 9 5 5</u> txkm | <u>1 9 5 6</u> txkm |
|-------------------------|------------------------|------------------------|
| A vapor | 1 651 521 508 | 1 644 932 816 |
| Diesel-elétricas | 282 369 244 | 354 718 865 |
| A vapor, queimando óleo | 26 240 329 | 203 589 |
| Elétricas | <u>47 777 995</u> | <u>45 889 262</u> |
| | <u>2 007 909 576</u> | <u>2 045 744 532</u> |

Os combustíveis consumidos durante o ano, pelas locomotivas e automotrices alcançaram a cifra de ₩ 124 588 851,64 quando em 1 955 esse total fôra de ₩ 110 453 881,13. Em quantidade, o consumo foi:

| | |
|-------------------------------------|------------|
| Energia elétrica - kWh | 2 290 460 |
| Óleo combustível (fuel)-litros | 57 900 |
| " diesel-litros | 6 642 566 |
| Nó de pinho-m ³ | 19 413 |
| Carvão - t | 56 162,461 |
| Lenha - m ³ | 1 385 161 |
| Óleo crú para automotrices - litro | 38 309 |
| Gasolina para automotrices - litro | 8 020 |

Foi de 5 658 o número de lubrificações procedidas por intermédio dos Postos de Revisão, sendo 5 195 em vagões e 463 em carros de passageiros.

A maior quantidade de mancais aquecidos verificou-se no 3º Distrito dos Transportes, onde foram anotados 571 aquecimentos, num total de 1 275 em toda a Rêde. Os demais Distritos acusaram os seguintes resultados:

| | | |
|-------------|---|-----|
| 1º Distrito | - | 169 |
| 2º Distrito | - | 171 |
| 4º Distrito | - | 364 |

Consumo:

As locomotivas a vapor consumiram em 1 956, em média 1,025 m³ de lenha por 1 000 txkm, dispendendo R\$ 67,86; as locomotivas elétricas consumindo 49,912 kw por 1 000 txkm dispenderam R\$ 50,10; as locomotivas diesel-elétricas, com o consumo de 18,726 litros de óleo por txkm, dispenderam R\$ 29,63.

O alto custo verificado na tração elétrica decorre do fato de ser a energia produzida em usina diesel. Essa despesa, que em 1 955, fôra de R\$ 36,64, subiu a R\$ 50,10, enquanto nas locomotivas a vapor esse custo subia de R\$ 60,54 a R\$ 67,86 e nas diesel-elétricas subia de R\$ 23,93 para R\$ 29,63.

A C I D E N T E S

O número de acidentes verificados em 1 956 foi menor do que nos anos anteriores de 1 954 e 1 955, como se vê abaixo:

1 954 - 4 685
1 955 - 4 591
1 956 - 4 291

As causas mais frequentes, anotadas durante o ano foram avarias de locomotivas e defeitos nas linhas.

RESULTADOS FINANCEIROS

Computados na receita da Rêde os recursos fornecidos pelo Governo Federal para ocorrer às despesas com o aumento de vencimentos e outras vantagens ao pessoal e com a aquisição de carvão de pedra, apurou-se um saldo positivo de ₩ 129 985 729,50.

As variações verificadas no quinquênio 1952-1956, em confronto com as previsões orçamentárias e os resultados do ano anterior são:

RECEITA

| Anos | Orçamento R\$ | Realizada R\$ | Diferença em relação: Ao orçamento-Ao ano anterior | | |
|-------|------------------|------------------|---|-------|---------|
| | | | + | - | + |
| 1 952 | 326 000 000 | 361 770 453 | + | 11,0% | + 10,1% |
| 1 953 | 520 042 436 | 513 942 047 | - | 1,2% | + 42,1% |
| 1 954 | 588 098 214 | 594 387 684 | + | 1,1% | + 15,7% |
| 1 955 | 739 717 653 | 1 028 547 967 | + | 39,0% | + 73,0% |
| 1 956 | 1 382 931 984 | 1 703 408 723 | + | 23,1% | + 65,6% |

DESPESA

| | 326 000 000 | 434 492 160 | + | 33,3% | + | 22,8% |
|-------|---------------|---------------|---|-------|---|-------|
| 1 952 | 326 000 000 | 434 492 160 | + | 33,3% | + | 22,8% |
| 1 953 | 576 311 796 | 586 363 136 | + | 1,7% | + | 35,0% |
| 1 954 | 668 165 829 | 702 156 401 | + | 5,1% | + | 19,7% |
| 1 955 | 856 042 965 | 989 145 950 | + | 15,5% | + | 41,0% |
| 1 956 | 1 380 920 716 | 1 573 422 991 | + | 13,9% | + | 59,1% |

1) RECEITA E DESPESA

Os títulos gerais tiveram o seguinte movimento:

| Títulos | Receita R\$ | Despesa R\$ | Resultado R\$ |
|---|----------------|------------------|------------------|
| Industriais | 812 375 522,20 | 1 493 125 067,30 | - 680 749 545,10 |
| Estranhas ao exercício ferroviário | 47 600 562,00 | 35 691 684,40 | + 11 908 877,60 |
| Serviços anexos | 25 301 987,30 | 28 592 321,20 | - 3 290 333,90 |
| Total do exercício | 885 278 071,50 | 1 557 409 072,90 | - 672 131 001,40 |
| Exerc.anteriores | 2 072 925,40 | 16 013 920,30 | - 13 940 994,90 |
| S o m a ... | 887 350 996,90 | 1 573 422 993,20 | - 686 071 996,30 |
| Recurso fornecido pelo Gov. Federal p/ aquisição de carvão Nacional | 19 998 999,00 | -- | + 19 998 999,00 |
| Recursos do Governo Federal para gratificação, | | | |

| | | | |
|--|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| abono e aumento de vencimentos ao pessoal | 796 058 726,80 | - - | + 796 058 726,80 |
| T o t a l | 1 703 408 722,70 | 1 573 422 993,20 | + 129 985 729,50 |

2) EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA

Em relação ao orçamento, houve as seguintes alterações na execução orçamentária:

R E C E I T A

| Verbas | Orçamento | Realizada | D i f e r e n c a s |
|---|-----------------------|-----------------------|---------------------------------|
| Passageiros | 70 125 251,00 | 99 153 856,80 | + 29 028 605,80 + 41,4% |
| Bagagens | 75 875,00 | 39 871,10 | - 36 003,90 - 47,5% |
| Encomendas | 17 069 541,00 | 15 347 868,60 | - 1 721 672,40 - 10,0% |
| Animais | 10 940 044,00 | 15 517 349,00 | + 4 577 305,00 + 41,8% |
| Mercadorias | 337 208 923,00 | 497 527 509,10 | + 160 318 586,10 + 47,5% |
| Percorso e estadia de carros e vag. | 10 000 000,00 | 8 431 360,10 | - 1 568 639,90 - 15,7% |
| Manobras de carros e vag. | 2 650 000,00 | 3 683 762,90 | + 1 033 762,90 + 39,0% |
| Taxa ad-valo- rem | 35 000 000,00 | 68 401 935,50 | + 33 401 935,50 + 95,4% |
| Taxa de expe- diente | 8 296 000,00 | 8 525 952,60 | + 229 952,60 + 2,8% |
| Taxa preferen- cial de trans- portes | 3 200 000,00 | 2 414 759,10 | - 785 240,90 - 24,5% |
| Taxa de carga e baldeio | 100 000,00 | 733 607,20 | + 633 607,20 + 633,6% |
| Transportes s/ contratos | 19 260 404,00 | 31 293 393,70 | + 12 032 989,70 + 62,5% |
| Transp.Rodo- Ferroviário | 8 000 000,00 | 18 324 840,90 | + 10 324 840,90 + 129,0% |
| Receitas com- plementares dos transportes | 16 202 000,00 | 36 889 975,60 | + 20 687 975,60 + 127,7% |
| Rec.accessórias dos transportes | 4 749 000,00 | 6 089 480,00 | + 1 340 480,00 + 28,2% |
| Rec.Patrimon. | 1 042 100,00 | 1 018 183,30 | - 23 916,70 - 2,3% |
| Rec.Administ. | 26 000,00 | 24 300,00 | - 1 700,00 - 6,5% |
| Rec.Diversas | 37 704 000,00 | 45 090 941,50 | + 7 386 941,50 + 19,6% |
| Rec.Extraord. | 607 000,00 | 1 467 137,20 | + 860 137,20 + 141,7% |
| S o m a | 582 256 138,00 | 859 976 084,20 | + 277 719 946,20 + 47,7% |
| Serviços anexos: | | | |
| Impressora | 2 501 807,00 | 4 770 608,40 | + 2 268 801,40 + 90,7% |
| Tirefonds e pregos de linha | 2 145 769,00 | 10 045 146,00 | + 7 899 377,00 + 368,1% |
| Combustível | 13 237 020,00 | 10 486 232,90 | - 2 750 787,10 - 20,8% |
| S o m a | 17 884 596,00 | 25 301 987,30 | + 7 417 391,30 + 41,5% |

| | | | | |
|-----------------------------------|-----------------------|------------------------|----------|-------------------------------|
| Regularz. Ativas | | | | |
| e Exerc. anter. | <u>2 000 000,00</u> | <u>2 072 925,40</u> | <u>+</u> | <u>72 925,40 + 3,6%</u> |
| T o t a l | <u>602 140 734,00</u> | <u>887 350 996,90</u> | <u>+</u> | <u>285 210 262,90 + 47,4%</u> |
| (1) Recursos fornec.p/Gov. | | | | |
| Federal | <u>780 791 249,70</u> | <u>816 057 725,80</u> | <u>+</u> | <u>35 266 476,10 + 4,5%</u> |
| Total Geral...1 | <u>382 931 983,70</u> | <u>1703 408 722,70</u> | <u>+</u> | <u>320 476 739,00 + 23,2%</u> |

D E S P E S A

a) Quanto às verbas:

| Verbas | Orçamento R\$ | Efetuada R\$ | D i f e r e n c a s R\$ | % |
|--|----------------------|----------------------|----------------------------|-----------------|
| Pessoal | 960 911 904 | 927 084 081 | - 33 827 823 | - 3,5% |
| Material | 233 132 000 | 330 580 787 | + 97 448 787 | + 41,8% |
| Serviços de Terceiros | 46 766 200 | 103 920 914 | + 57 154 714 | + 122,2% |
| Encargos | 132 410 611 | 195 323 291 | + 62 912 680 | + 47,5% |
| Deprec. e Provisões | <u>500 000</u> | <u>500 000</u> | <u>-.-</u> | <u>-.-</u> |
| S o m a | <u>1 373 720 715</u> | <u>1 557 409 073</u> | <u>+ 183 688 358</u> | <u>+ 13,4%</u> |
| Exerc.anteriores e regularizações passivas | <u>7 200 000</u> | <u>16 013 920</u> | <u>+ 8 813 920</u> | <u>+ 122,4%</u> |
| T o t a l | <u>1 380 920 715</u> | <u>1 573 422 993</u> | <u>+ 192 502 278</u> | <u>+ 13,9%</u> |

b) Quanto aos serviços:

| | Orçamento R\$ | Efetuada R\$ | D i f e r e n c a s R\$ | % |
|--|--------------------|----------------------|----------------------------|-----------------|
| Via Permanente | 227 943 306 | 379 423 289 | + 151 479 983 | + 66,5% |
| Oficinas | 171 490 650 | 275 284 429 | + 103 793 779 | + 60,5% |
| Comercial | 3 871 629 | 7 681 000 | + 3 809 371 | + 98,4% |
| Transportes | 458 133 432 | 692 132 171 | + 233 998 739 | + 51,1% |
| Administração | <u>59 349 851</u> | <u>138 604 178</u> | <u>+ 79 254 327</u> | <u>+ 133,5%</u> |
| S o m a | <u>920 788 868</u> | <u>1 493 125 067</u> | <u>+ 572 336 199</u> | <u>+ 62,2%</u> |
| Dep.diversas | 19 321 002 | 35 691 684 | + 16 370 682 | + 84,7% |
| " patrimoniais | 20 000 | -.- | - 20 000 | - 100,0% |
| " extraordinárias | 960 000 | -.- | - 960 000 | - 100,0% |
| S o m a | <u>20 301 002</u> | <u>35 691 684</u> | <u>+ 15 390 682</u> | <u>+ 75,8%</u> |
| Serviços anexos | <u>17 884 596</u> | <u>28 592 321</u> | <u>+ 10 707 725</u> | <u>+ 59,9%</u> |
| Exercícios anteriores e regular. Ativas | <u>7 200 000</u> | <u>16 013 921</u> | <u>+ 8 813 921</u> | <u>+ 122,4%</u> |
| T o t a l | <u>966 174 466</u> | <u>1 573 422 993</u> | <u>+ 607 248 527</u> | <u>+ 62,9%</u> |
| Reforço Orçament.414 746 249 | | -.- | - 414 746 249 | -.- |
| Total geral ...1 | <u>380 920 715</u> | <u>1 573 422 993</u> | <u>+ 192 502 278</u> | <u>+ 13,9%</u> |

O acréscimo de receita decorreu do aumento de tarifas aprovado pela Portaria Ministerial nº 269 de 21 de maio de 1956, as quais entraram em vigor a 10 de julho seguinte.

Em junho de 1956 foram reestruturadas as taxas rodoviárias e rodoferroviárias, nos tráfegos próprio e mútuo, as quais passaram a vigorar na mesma data da tarifa ferroviária aumentada.

3) RECURSOS

a) Governo Federal

Para os diversos melhoramentos, explanados anteriormente, contou a Rêde com a dotação de ₩ 63 000 000,00, constante da Lei nº 2 665 de 6 de dezembro de 1955.

b) Saldos da Rêde e taxas adicionais

| | |
|--|----------------|
| I- Saldo negativo da conta "Lucros e Perdas" | 2 260 057,90 |
| II- Reserva para aumentos e melhoramentos-saldo positivo | 32 545 937,20 |
| III- Fundo de renovação patrimonial-saldo positivo | 125 736 896,40 |
| IV- Fundo de Melhoramentos: | |

Esta conta apresentou em 31 de dezembro de 1955 o saldo de ₩ 166 487 181,30. As despesas feitas durante o ano, consignadas em orçamento de exercícios anteriores, montam a ₩ 17 336 414,40, cuja aplicação foi tratada no capítulo relativo a "Melhoramentos".

A partir de setembro de 1955, e de conformidade com as disposições do Decreto nº 37 686 de 2 de agosto de 1955, o recolhimento dos Fundos de Renovação Patrimonial e de Melhoramentos passou a ser feito no Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, para garantia do contrato de financiamento lavrado a 16 de dezembro de 1954, com aquele estabelecimento de crédito.

Em 1956, a arrecadação desses Fundos, foi:

| | |
|--------------------------------|-----------------|
| Fundo de Renovação Patrimonial | ₪ 66 112 092,30 |
| Fundo de Melhoramentos | ₪ 66 132 482,30 |

4) DESPESAS ANTECIPADAS

A situação dessa conta, a 31 de dezembro de 1955, era a seguinte:

| | |
|--|--------------|
| 1951/52 - Adaptação de locomotivas para queima de óleo | 368 681,70 |
| " - Construção de tanques metálicos s/vagões, para transporte de óleo diesel da Rêde | 1 813 500,00 |

| | |
|---|--------------------------|
| 1949/53 - Ligação ferroviária J.Murtinho-C.Mourão | RS 1 807 932,60 |
| 1945/51 - Prosseguimento e conclusão da variante de São João | 14 033 558,40 |
| 1954/55 - Substituição de dormentes | 59 464 993,10 |
| " - Substituição de trilhos | 23 701 238,20 |
| " - Aquisição de dormentes e restauração da linha em diversos trechos (débito indevido na conta do Banco Nac.do Desenvolvimento Econômico, por má interpretação do respectivo contrato) | 7 149 190,00 |
| 1954 - Aquisição de propriedades em Araquari | 45 000,00 |
| " - Aquisição de uma casa em Ponta Grossa | 60 000,00 |
| 1 950 - Desapropriação de terreno para pátio de manobras em Joinville | 31 500,00 |
| 1 955 - Consolidação do trecho Curitiba-Rio Branco | 783 887,00 |
| " - Serviços de restauração da via permanente | 853 509,10 |
| " - Lastramento da linha com pedra britada | 4 288 405,90 |
| " - Construção de um desvio em Santa Mariana | 5 520,00 |
| " - Variante de Guajuvira | 4 098,70 |
| 1 950 - Aquisição de 2 compressores portáteis | 280 000,00 |
| 1 955 - Construção de um desvio para descarga de gasolina em Barro Preto | 78 000,00 |
| " - Construção de uma parada entre P.Grossa e Pitangui | 870 633,70 |
| " - Construção de um desvio em Serra Morena | 16 248,00 |
| " - Remodelação da via permanente entre Joaquim Murtinho e Ponta Grossa | 1 360 135,00 |
| " - Aquisição de 1 terreno em Curitiba (Cobrafi-te) para construção da estação e escritórios | 5 302 270,00 |
| | <u>RS 122 318 301,40</u> |

No intuito de regularizar essas despesas, encaminhou a Diretoria da Rêde, em data de 24 de outubro de 1 956, pelo ofício nº 1/6787-D, ao Excelentíssimo Senhor Ministro da Viação e Obras Públicas as seguintes sugestões:

- 1º) Escriturar, à conta do excesso verificado em 1 955, na arrecadação das taxas de 10% (Fundo de Melhoramento e Renovação Patrimonial), a importância de RS 42 671 107,50 dispendida em 1 955, assim discriminada:
- Serviços de restauração da via permanente
 - Lastramento da linha com pedra britada
 - Substituição de dormentes (parte da parcela de RS 59 464 993,10)
- | |
|---------------|
| RS 853 509,10 |
| 4 288 405,90 |
| 37 529 192,50 |

Essa solução seria de conformidade com o despacho ministerial de 28 de janeiro de 1 955 constante do ofício nº 453, de 31 do mesmo mês, do Departamento de Administração, desse Ministério.

- 2º) Escriturar RS 1 807 932,60, gastos em 1939/43, na ligação Joaquim-Murtinho-Campo Mourão, no crédito especial a ser concedido para o próximo exercício.

- 3º) Transferir para o exercício de 1 957, R\$ 5 302 270,00 (despesa já feita) de parte do custo do terreno destinado à nova estação de Curitiba. A verba total está prevista na proposta orçamentária da Rede. A aquisição dos terrenos foi autorizada por ofício 2.932, de 5 de agosto de 1 955, do Diretor da Divisão de Material desse Ministério.
- 4º) Renovar o pedido de abertura de crédito especial de R\$ 14 033 558,40, para cobrir a despesa já feita com a conclusão da variante de S. João, autorizada por esse Ministério, conforme telegrama nº 2 377, de 18 de dezembro de 1 945.
- 5º) Aproveitar o saldo verificado no exercício de 1 955, no total de R\$ 39 402 016,70.
- 6º) Finalmente, distribuir em "contas de resultado", em 5 exercícios, na forma estabelecida pela "Padronização das Contas das Estradas de Ferro", aprovada pela Portaria nº 8, de 7 de janeiro de 1 956, a parcela restante de R\$ 19 101 416,20.

5) BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

A situação das contas com o citado Banco é a seguinte:

| | |
|--|------------------------------------|
| Total já dispendido | R\$ 183 013 313,50 |
| Conta de "Crédito Rotativo": | |
| 1) em depósito no Banco do Brasil | R\$ 3 735 587,70 |
| 2) juros creditados pelo Banco do Brasil sobre o crédito acima | R\$ 215 383,00 <u>3 950 970,70</u> |
| Total Geral ... | R\$ 186 964 284,20 |

O crédito total do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, até 31 de dezembro de 1 956, pelo financiamento, era R\$ 186 370 615,20
Havia, pois, uma diferença a justificar, de ... R\$ 593 669,00

Justifica-se tal diferença:

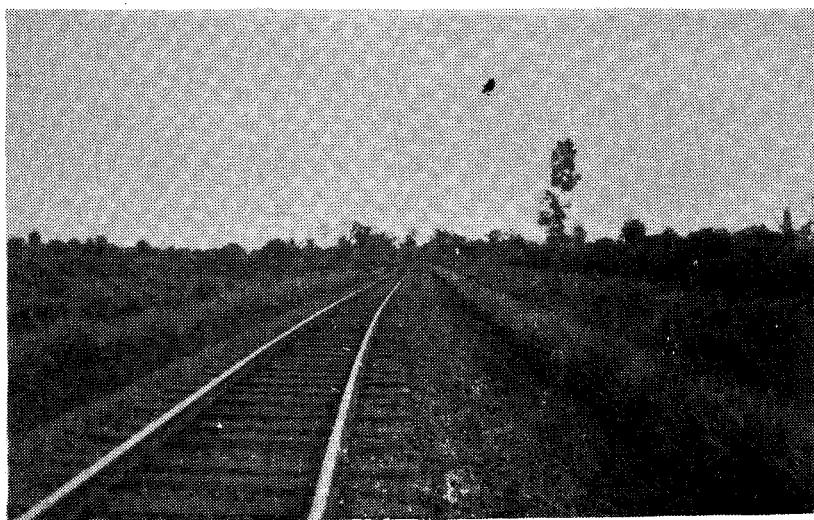
1) Contas a pagar não liquidadas

| | |
|---------------------------------|-----------------------------|
| C/Pagar nº. 96-H- João Mariotto | R\$ 17 540,00 |
| " " 97-H- " " | 26 323,50 |
| " " 194-L Jotali & Cia.Lt. | 118 233,90 |
| " " 290-L " " " | 71 375,90 |
| " " 291-L- " " " | 76 754,10 |
| " " 292-L- " " " | 78 150,60 <u>388 387,00</u> |

2) Juros contados pelo Banco do Brasil S/A., sobre os depósitos para Melhoramentos pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico.

| | |
|--|----------------------------|
| Doc.nº 100-fevereiro-1955-Juros do 2º semestre de 1 954 | 85 484,10 |
| Doc.nº 108-junho de 1 955-Juros do 1º semestre de 1 955 | 64 883,10 |
| Doc.nº 152-dezembro-1955- Juros do 2º semestre de 1 955 | 44 630,90 |
| Doc.nº 106-junho - 1 956- Juros do 1º semestre de 1 956 | 17 589,40 |
| Doc.nº 137-dezembro-1 956-Juros do 2º semestre de 1 956 | 2 795,50 <u>215 383,00</u> |

Sub-total R\$ 603 770,00



RENOVAÇÃO DE LINHA - Outro aspecto da linha entre Ourinhos e Maringá, após os serviços de restauração.

DEDUZIR

3)- Importâncias debitadas p/Banco do Brasil e não fazendo parte do programa de Financiamento, foram incluidas no Custeio da Rêde:

| | |
|---|------------------|
| Doc.87-outubro-1956-Despesas tele- | . |
| graficas a/transferência de | |
| R\$ 2 000 000,00 da agência do Rio | |
| para a agência de Curitiba R\$ 4 048,00 | |
| Doc.51-novembro-1956-Despesas ban- | |
| cárias na transferência de | |
| R\$ 2 000 000,00 2,50 | |
| Doc.86-novembro-1956-Despesas tele- | |
| graficas s/R\$ 3 000 000,00 6 048,00 | |
| Doc.60-dezembro-1956-Despesas ban- | |
| cárias s/R\$ 3 000 000,00 2,50 | |
| | <u>10 101,00</u> |
| Diferença comprovada R\$ 593 669,00 | |

Os melhoramentos e aquisições com recursos do financiamento pelo B.N.D.E. ficaram onerados ainda com os seguintes juros, comissões e despesas que foram debitadas à Rêde na conta de Depósito das Taxas do Fundo de Melhoramentos e de Renovação Patrimonial:

| | |
|--|----------------------|
| Juros contados na conta de Financiamento, re- | |
| ferentes a/o 2º semestre de 1 955, a 7% a.a. | 4 541 024,00 |
| Idem, idem - 1º semestre de 1 956 | 3 327 930,50 |
| Despesas de fiscalização s/o saldo da C/Adian- | |
| tamento em 18-1-1955 | 63 610,00 |
| Idem, idem s/o saldo em 30-6-1955 | 3 500,00 |
| Idem s/o saldo da C/Financiamento em 31/12/55 | 73 797,70 |
| Idem, idem, idem, em 30/6/1956 | 71 498,20 |
| Juros contados na C/Financiamento-2º semestre | |
| de 1 956 | 5 906 322,20 |
| Despesas de fiscalização s/o saldo da C/Finan- | |
| cimento em 31/12/1956 | 93 185,30 |
| | <u>14 080 868,80</u> |

Menos :

| | |
|---|----------------------|
| Exturnado pelo B.N.D.E. nos títulos acima ... | 70 453,80 |
| | <u>14 010 415,00</u> |

6) DESPESAS COM A MONTAGEM DE ARMAZENS METÁLICOS

Recebeu a Rêde em 1 954 sete armazens metálicos para cereais adquiridos pelo Ministério da Viação e Obras Públicas da Butler Pan America Co., os quais foram montados em Cambé, Jandaia do Sul, Maringá, Mandaguari, Bandeirantes, Guapuruvú e Barro Preto.

As despesas com a construção de desvios ferroviários, pavimentação de páticos e outras, para possibilitar o acesso aos armazéns, foram feitas pela Rêde, umas para serem reembolsadas pela firma for-

fornecedoras dos armazens e outras pelo governo federal, eis que foram despesas não previstas.

Até 31 de dezembro de 1956, as despesas alcançaram o total de R\$ 10 788 232,70, de acordo com a seguinte discriminação:

| | | |
|--|-------------------|----------------------|
| I - a) Preparo do terreno | R\$ 770 000,00 | |
| b) Aumento da plataforma... | <u>269 500,00</u> | 1 039 500,00 |
| II - Drenagem | | 190 385,00 |
| III - Materiais de construção | | 3 645 186,00 |
| IV - Desvios ferroviários | | 473 944,80 |
| V - Pavimentação | | 2 824 789,10 |
| VI - Diversos | | 1 202 323,20 |
| S o m a | | <u>9 376 128,10</u> |
| I - Construção de dois armazens expurgadores em Arapongas e Uraí | | <u>1 412 104,60</u> |
| T o t a l | | <u>10 788 232,70</u> |

Até a mesma data, a Rêde recebeu os seguintes recursos:

- R\$ 697 366,40 - Depositado no Banco Mercantil de São Paulo, pela Butler Panamerica Co., como reembolso à Rêde por pagamentos por s/conta, de materiais diversos.
- R\$ 974 461,80 - Recebido em n/Tesouraria, da Butler Panamerica Co., como reembolso à Rêde, de pagamentos-feitos por s/conta.
- R\$ 891 000,00 - Recebido do Ministério da Viação e Obras Públicas, por intermédio do Banco do Brasil S/A., parte do crédito destinado ao preparo do terreno.
- R\$ 3 000 000,00 - Recebido do Ministério da Viação e Obras Públicas, para as despesas na construção de 2 expurgadores em Arapongas e Uraí (p/intermédio do Banco do Brasil).
- R\$ 148 500,00 - Recebido do Ministério da Viação e Obras Públicas, por intermédio do Banco do Brasil S/A., para atender as despesas do "Preparo do terreno para o armazém de Barro Preto".

A Butler Pan America Co., deve reembolsar à Rêde a quantia de R\$ 869 926,40, após o que será solicitado ao Governo Federal o resarcimento do restante da despesa.

7) CONTAS DO GOVERNO

a) Governo Federal

De conformidade com a escrituração da Rêde, o débito do Governo Federal, em 31 de dezembro de 1956, proveniente de fornecimentos, serviços e transportes em seu proveito, atendendo às requisições

apresentadas, é o que se segue:

Transportes realizados

| | |
|---|------------------|
| No período de 5.10.1930 a 31.12.1940 | Rs 10 711 653,10 |
| " " " 1941 a 31.7.1945 | 17 946 074,20 |
| " " " 1.8.1.945 a 31.12.1956 | 48 379 186,10 |
| | 77 036 913,40 |

Menos:

| | |
|--|------------------|
| Saldo devedor da Rêde, dos adiantamentos de que tratam os decretos-leis nrs. 929 e 1.194, respectivamente de 6.12.1938 e 6.4.1.939 | Rs 18 072 072,70 |
| Saldo líquido de transportes .. | Rs 58 964 840,70 |

Fornecimentos e serviços

| | |
|--|------------------|
| Saldo desta conta em 31.12.1 956 | Rs 4 108 633,30 |
| Líquido-total | Rs 63 073 474,00 |

O decreto-lei nº 7 787, de 26 de julho de 1 945 no intuito de regularizar a situação das contas, entre a Rêde e o Governo, instituiu uma comissão para realizar o necessário encontro de contas, dos débitos e créditos, até 31 de julho de 1 949.

A comissão nomeada logo em seguida à expedição do decreto referido, nenhum trabalho realizou até esta data, de modo a possibilitar o encontro de contas em questão.

O citado decreto estabeleceu ainda que, na forma das leis vigentes, as contas de transportes deveriam ser pagas diretamente à Rêde, pelas repartições requisitantes, a partir de 1º de agosto de 1 945.

A demonstração em seguida esclarece quais os Ministérios em débito, permitindo ainda observar que as importâncias devedoras aumentam de ano para ano.

Como essas contas, correspondentes aos despachos efetuados anualmente, entram na receita apurada em cada exercício, há logicamente uma perturbação na economia da Rêde, pela falta de seu recebimento no devido tempo.

| Designação | Contas do período de 5-12-30 a 31-12-1 940 | Contas do período de 1941 a 31-7-1 945 | Contas do período 1-8-945 a 31-12-1 956 | Total |
|-----------------------|--|--|---|---------------|
| <u>Ministério da:</u> | | | | |
| Guerra | 9 850 767,40 | 15 941 254,80 | 40 764 537,60 | 66 556 559,80 |
| Agricultura | 354 047,40 | 307 952,60 | 1 283 493,30 | 1 945 493,30 |
| Aeronáutica | - | 931 763,00 | 1 618 675,60 | 2 550 438,60 |
| Viaçã e O. Públicas | 16 134,10 | 524 579,10 | 3 858 659,80 | 4 399 373,00 |

| | | | | |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Trab. Ind. e Co mércio | 15 255,80 | 6 717,90 | 443 406,80 | 465 380,50 |
| Marinha | 3 363,50 | 34 991,90 | 27 275,70 | 65 631,10 |
| Justiça | 14 173,40 | 69 640,60 | 7 727,70 | 91 541,70 |
| Educação e Saúde | 18 012,70 | 29 907,40 | 122 581,40 | 170 501,50 |
| Saúde | - | - | 64 937,60 | 64 937,60 |
| Fazenda | 3 862,00 | 62 676,00 | 90 609,70 | 157 117,70 |
| Relação Exte- riores | 1 110,20 | - | 23 191,60 | 24 301,80 |
| Presid. da Re- pública | 69,80 | 3 515,30 | 73 169,00 | 76 754,10 |
| Com.Censitá- ria Nacional | 33 073,60 | 33 075,60 | - | 66 149,20 |
| Gov.do Terri- tório Federal | - | - | 920,30 | 920,30 |
| do Iguacu | - | - | - | - |
| Transp.de tri- lhos para a E.F.Sobral a S.Luiz Teresi- na, de agosto de 1931 a abril de 1934 | 401 783,20 | - | - | 401 783,20 |
| Transportes da ex-E.F.Nor- te do Paraná | - | - | - | - |
| | 10 711 653,10 | 17 946 074,20 | 48 379 186,10 | 77 046 913,40 |

No débito do Ministério da Guerra, destacam-se as impor-
tâncias devidas pelos Estabelecimentos de Subsistência, como segue:

| Estabelecimentos de Subsistência | Contas do período 5-12-30 a 31-12-1940 | Contas do pe- ríodo de 1941 a 31-7-1945 | Contas do pe- ríodo 1-8-945 a 31-12-1956 | Total |
|---|---|--|---|----------------------|
| | (6) | (6) | (6) | |
| 1 ^a Reg.Militar- Rio | 91 539,90 | 805 825,00 | 335 716,80 | 1 233 081,70 |
| 2 ^a Reg. " S.Paulo | 90 045,70 | 308 835,90 | 1 756 498,60 | 2 155 380,20 |
| 3 ^a " "P.Alegre | 10 372,40 | 571 001,40 | 341 988,50 | 923 362,30 |
| 4 ^a " "J.de Fo- ra. | - | 33 752,30 | 24 836,40 | 58 588,70 |
| 5 ^a " "Curitiba | - | 925 576,30 | 6 436 978,10 | 7 362 554,40 |
| 7 ^a " "Recife | - | 183 969,20 | 41 287,40 | 223 256,60 |
| 9 ^a " "M.Grosso | 5 781,60 | 122 922,40 | 65 785,10 | 194 489,10 |
| 10 ^a " "Fortaleza | - | 6 614,90 | - | 6 614,90 |
| Entreponto de Ber- nardino de Campos | - | - | 7 707 345,00 | 7 707 345,00 |
| Entreponto de San- tos | - | - | 22 194,30 | 22 194,30 |
| Sub-Diretoria de Subsistência do Exército - Rio | - | - | 1 159 893,10 | 1 159 893,10 |
| S o m a | 197 739,60 | 2 956 497,40 | 17 892 523,30 | 21 046 760,30 |



RENOVAÇÃO DA FROTA DE CAMINHÕES - Caminhões adquiridos da Fábrica Nacional de Motores para o Serviço Rodoviário da Rêde.

b) Governos Estaduais

Ao findar o ano os débitos dos governos estaduais, eram:

| | | |
|-----------------|---|-------------------|
| Paraná: | conta de transportes | R\$ 21 920 607,70 |
| | " " fornecimentos e serviços | 3 812 551,00 |
| São Paulo: | conta de transportes | 891,00 |
| Minas Gerais: | conta de transportes | 50 245,10 |
| Santa Catarina: | conta de fornecimentos e serviços | 51 819,80 |

8) PATRIMÔNIO FÍSICO

O valor dos bens físicos escriturados em 1 956, foi acrescido de R\$ 125 414 255,60, passando a somar R\$ 2 401 730 350,80.

9) ESTATÍSTICA

Os quadros anexos fornecem alguns dados estatísticos de interesse para o exame da situação geral da Rede.

10) PREVIDÊNCIA SOCIAL

a) Caixa de Aposentadoria e Pensões

As contribuições processadas a favor da Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários e Empregados em Serviços Públicos, durante o ano de 1 956, foram as seguintes:

Do Pessoal

| | |
|---|--|
| Mensalidade (anterior à Lei)..... | R\$ 8 106,20 |
| Joia s/Difer.de vencimentos | 20 680 571,70 |
| Joia s/Abono Temporário-1 955 | 186 952,00 |
| Joia s/Abono Emergênci-1 955 | 300 565,20 |
| Joia s/Vencimentos ordinários-1 955 | <u>1 191 090,80</u> 22 359 179,70 |
| Mensalidade-Difer.Venc. | 30 018 948,40 |
| " Abono Temp. 1 955 | 3 889 775,40 |
| " " Emerg. 1 955 | 3 909 065,90 |
| " Venc.ordin. 1 955 | <u>14 971 309,80</u> 52 789 099,50 75 156 385,40 |

Patronal

| | |
|------------------------------|--|
| Mensalidade (anterior à Lei) | R\$ 8 106,20 |
| " Dif.Vencimentos | 30 018 948,40 |
| " abono Temp. 1 955 | 3 889 775,40 |
| " " Emerg. 1 955 | 3 909 065,90 |
| " Venc.ordin. 1 955 | <u>14 971 309,80</u> 52 789 099,50 52 797 205,70 |

Diversas

| | |
|--|---------------|
| Guia de Reembolso não reclamadas | R\$ 52 665,40 |
|--|---------------|

MERCADORIAS TRANSPORTADAS DURANTE O ANO DE 1956

| ESPECIES | PESO (QUILOS) | TONELADAS KM. | RECEITAS | | PERCURSO MEDIO | RECEITA BRUTA MEDIA P/ TONELADA | POR TON. KM. | | % SOBRE O TOTAL DA RE- CEITA BRUTA |
|-------------------------------------|------------------|------------------|----------------|----------------|-------------------|---------------------------------------|-----------------|---------------|--|
| | | | LIQUIDA | BRUTA | | | RECEITA LIQUIDA | RECEITA BRUTA | |
| AÇUCAR | 12 291 654 | 4 705 557 | 5 009 604,00 | 6 421 382,70 | 383 | 522,40 | 1,06 | 1,36 | 0,92 |
| ADUBOS | 34 242 973 | 16 327 795 | 5 829 122,20 | 7 551 615,20 | 477 | 220,50 | 0,36 | 0,46 | 1,08 |
| ALCOOL E AGUARDENTE | 470 244 | 119 909 | 170 051,30 | 218 166,40 | 255 | 464,00 | 1,42 | 1,82 | 0,03 |
| ALFAFA | 3 099 141 | 962 508 | 914 214,00 | 1 175 277,00 | 311 | 379,20 | 0,95 | 1,22 | 0,17 |
| ALGODÃO EM CAROÇO | 6 138 | 2 922 | 3 352,30 | 4 288,70 | 476 | 698,70 | 1,15 | 1,47 | - |
| ALGODÃO EM PASTA | 10 790 341 | 2 430 982 | 2 403 439,60 | 3 100 336,50 | 225 | 287,30 | 0,99 | 1,28 | 0,44 |
| AREIA | 27 337 050 | 4 329 566 | 2 196 667,00 | 2 903 509,10 | 158 | 106,20 | 0,51 | 0,67 | 0,41 |
| ARROZ BENEFICIADO E EM CASCA | 36 215 708 | 28 586 337 | 15 970 938,40 | 20 459 896,60 | 789 | 564,90 | 0,56 | 0,72 | 2,93 |
| BANHA E TOUCINHO | 4 763 632 | 3 419 239 | 2 794 922,30 | 3 574 196,50 | 718 | 750,30 | 0,82 | 1,05 | 0,51 |
| BATATAS | 10 701 357 | 4 476 705 | 2 891 502,20 | 3 720 795,90 | 418 | 347,70 | 0,65 | 0,83 | 0,53 |
| BEBIDAS FINAS | 447 847 | 142 533 | 205 146,70 | 262 737,90 | 318 | 586,70 | 1,44 | 1,84 | 0,04 |
| CAFÉ EM GRÃO | 77 504 878 | 24 992 215 | 22 553 023,00 | 28 997 465,60 | 322 | 374,10 | 0,90 | 1,16 | 4,15 |
| CAL | 20 547 569 | 12 585 881 | 7 361 392,20 | 9 445 880,20 | 613 | 455,70 | 0,58 | 0,75 | 1,35 |
| CARNE SECA E SALGADA | 11 933 432 | 3 607 746 | 3 893 833,20 | 5 000 689,60 | 302 | 419,00 | 1,08 | 1,39 | 0,71 |
| CAROÇO DE ALGODÃO E MAMONA | 649 836 | 89 592 | 92 956,80 | 120 840,30 | 138 | 186,00 | 1,04 | 1,35 | 0,02 |
| CARVÃO DE PEDRA | 5 839 765 | 1 640 705 | 1 081 168,80 | 1 398 606,00 | 281 | 239,50 | 0,66 | 0,85 | 0,20 |
| CEBOLAS | 600 053 | 368 925 | 171 679,60 | 220 776,60 | 615 | 367,90 | 0,47 | 0,60 | 0,03 |
| CELULOSE | 27 818 464 | 8 205 801 | 7 510 886,50 | 9 665 120,50 | 295 | 347,40 | 0,92 | 1,18 | 1,38 |
| CEVADA EM GRÃO | 17 533 145 | 7 429 035 | 4 207 195,70 | 5 421 765,30 | 424 | 309,20 | 0,57 | 0,73 | 0,78 |
| CIMENTO | 45 206 970 | 23 198 452 | 14 058 616,70 | 18 063 388,50 | 513 | 399,60 | 0,61 | 0,78 | 2,58 |
| COUROS BRUTOS | 153 483 | 43 863 | 55 934,80 | 71 763,20 | 286 | 467,60 | 1,28 | 1,64 | 0,01 |
| ERVA MATE | 17 890 199 | 5 164 735 | 6 712 444,30 | 8 609 789,90 | 289 | 481,30 | 1,30 | 1,67 | 1,23 |
| FARINHAS ALIMENTICIAS | 1 151 734 | 339 745 | 263 581,10 | 339 881,80 | 295 | 295,10 | 0,78 | 1,00 | 0,05 |
| FARINHA DE MILHO E MANDIOCA | 6 396 657 | 4 897 151 | 2 769 891,80 | 3 548 889,40 | 766 | 554,80 | 0,57 | 0,72 | 0,51 |
| FARINHA DE TRIGO | 64 391 103 | 43 465 534 | 25 081 232,10 | 32 160 895,60 | 675 | 499,50 | 0,58 | 0,74 | 4,60 |
| FEIJÃO | 31 236 153 | 9 003 440 | 7 537 710,70 | 9 712 912,60 | 288 | 311,00 | 0,84 | 1,08 | 1,39 |
| FERRO EM GERAL | 5 156 641 | 1 970 905 | 2 107 776,70 | 2 701 719,30 | 382 | 523,90 | 1,07 | 1,37 | 0,39 |
| FERRO GUZA | 1 250 332 | 416 890 | 284 269,50 | 366 592,30 | 333 | 293,20 | 0,68 | 0,88 | 0,05 |
| FRUTAS FRESCAS | 14 522 492 | 8 110 110 | 4 258 386,30 | 5 474 757,40 | 558 | 377,00 | 0,53 | 0,68 | 0,78 |
| FUMO | 66 043 | 12 713 | 21 255,00 | 27 299,80 | 192 | 413,40 | 1,67 | 2,15 | - |
| GASOLINA E QUEROSENE | 8 838 517 | 1 895 610 | 2 780 775,90 | 3 572 500,70 | 234 | 404,20 | 1,47 | 1,88 | 0,51 |
| MADEIRAS COMPENSADAS | 8 570 690 | 3 218 098 | 2 791 672,60 | 3 585 672,20 | 375 | 418,40 | 0,87 | 1,11 | 0,51 |
| MADEIRAS LAMINADAS | 11 258 864 | 4 999 848 | 4 928 718,60 | 6 314 365,50 | 444 | 560,80 | 0,99 | 1,26 | 0,90 |
| MADEIRAS DE LEI | 67 283 367 | 19 111 557 | 15 850 073,90 | 20 404 987,60 | 284 | 303,30 | 0,83 | 1,07 | 2,92 |
| MADEIRAS DE PINHO | 478 271 505 | 192 529 672 | 131 945 919,10 | 162 748 293,80 | 403 | 354,90 | 0,69 | 0,88 | 24,27 |
| MILHO | 228 895 809 | 62 799 686 | 58 913 176,40 | 75 853 144,00 | 274 | 331,40 | 0,94 | 1,21 | 10,85 |
| MINERÍTOS DE FERRO | 109 020 | 96 011 | 38 667,40 | 49 621,00 | 881 | 455,20 | 0,40 | 0,52 | 0,01 |
| MOVEIS DESARMADOS | 2 407 652 | 718 384 | 1 081 214,10 | 1 384 935,10 | 298 | 575,20 | 1,51 | 1,93 | 0,20 |
| PALHÕES | 3 440 205 | 1 402 668 | 1 227 298,70 | 1 574 884,70 | 408 | 457,80 | 0,87 | 1,12 | 0,22 |
| PAPEL E PAPELÃO | 59 187 172 | 14 200 170 | 14 451 876,80 | 18 619 448,50 | 240 | 314,60 | 1,02 | 1,31 | 2,66 |
| PEDRAS BRUTAS E BRITADAS | 2 703 560 | 426 097 | 346 638,30 | 451 738,20 | 158 | 167,10 | 0,81 | 1,06 | 0,06 |
| PEDRAS CALCÁREAS | 8 205 790 | 3 067 604 | 2 130 998,70 | 2 743 453,10 | 374 | 334,30 | 0,69 | 0,89 | 0,39 |
| PEDRAS EM PARALELEPIPEDOS | 7 950 460 | 599 959 | 484 217,20 | 647 726,10 | 75 | 81,50 | 0,81 | 1,08 | 0,09 |
| SABÃO COMUM | 1 648 725 | 414 787 | 573 833,20 | 736 510,90 | 252 | 446,70 | 1,38 | 1,78 | 0,11 |
| SAL | 33 119 243 | 13 407 414 | 9 996 136,40 | 12 847 562,20 | 405 | 387,90 | 0,75 | 0,96 | 1,84 |
| TECIDOS DE ALGODÃO | 95 999 | 29 976 | 43 227,10 | 55 368,70 | 312 | 576,80 | 1,44 | 1,85 | 0,01 |
| TELHAS DE BARRO | 34 396 182 | 12 403 711 | 8 938 371,20 | 11 507 193,90 | 361 | 334,50 | 0,72 | 0,93 | 1,65 |
| TIJOLOS DE BARRO | 4 929 910 | 808 755 | 618 299,50 | 806 198,40 | 164 | 162,50 | 0,76 | 1,00 | 0,12 |
| TORAS EM GERAL | 65 239 532 | 15 662 923 | 13 513 868,00 | 17 450 598,10 | 240 | 267,50 | 0,86 | 1,11 | 2,50 |
| TRIGO EM GRÃO | 70 426 716 | 41 534 498 | 23 130 397,30 | 29 703 572,00 | 590 | 421,80 | 0,56 | 0,72 | 4,25 |
| VASILHAMES EM RETORNO | 3 935 104 | 1 925 288 | 1 362 746,90 | 1 749 154,20 | 489 | 444,50 | 0,71 | 0,91 | 0,25 |
| VINHO | 1 651 577 | 1 190 316 | 1 123 120,60 | 1 435 217,70 | 721 | 869,00 | 0,94 | 1,21 | 0,20 |
| ANIMAIS PEQUENOS (ENGRADADOS) | 116 104 428 | 45 996 015 | 39 700 491,50 | 50 963 443,60 | 396 | 438,90 | 0,86 | 1,11 | 7,29 |
| TOTAL PARTICULAR | 1 708 885 261 | 659 486 538 | 484 364 231,20 | 622 946 842,60 | 386 | 364,50 | 0,73 | 0,94 | 89,08 |
| POR CONTA DO GOVERNO FEDERAL | 32 466 715 | 10 535 946 | 8 356 322,70 | 10 759 109,30 | 325 | 331,40 | 0,79 | 1,02 | 1,54 |
| POR CONTA DO GOVERNO ESTADUAL | 13 646 992 | 5 719 839 | 3 963 221,90 | 5 095 805,90 | 419 | 373,40 | 0,69 | 0,89 | 0,73 |
| SERVIÇO RODO FERROVIARIO | 125 814 390 | 41 536 159 | 18 524 840,90 | 19 927 589,00 | 330 | 158,40 | 0,44 | 0,46 | 2,85 |
| TRANSPORTES SOB CONTRATOS | 192 402 303 | 23 572 096 | 31 293 393,70 | 40 574 806,00 | 123 | 210,90 | 1,33 | 1,72 | 5,80 |
| TOTAL | 364 350 400 | 81 364 040 | 61 937 779,20 | 76 357 310,20 | 223 | 209,60 | 0,76 | 0,94 | 10,92 |
| TOTAL RETRIBUIDO | 2 073 215 661 | 740 850 578 | 546 302 010,40 | 699 304 152,80 | 357 | 337,30 | 0,74 | 0,94 | 100 % |
| TOTAL GRATUITO | 1 023 959 637 | 93 528 811 | - | - | 91 | - | - | - | - |
| TOTAL GERAL DE MERCADORIAS | 3 097 175 298 | 834 379 389 | 546 302 010,40 | 699 304 152,80 | 269 | 225,80 | 0,65 | 0,84 | 100 % |

CUSTO DA TONELADA-QUILÔMETRO DE PESO ÚTIL NO BÍENIO DE 1955 - 1956

| DESIGNAÇÃO | 1956 | 1955 |
|---|-------------------|-------------------|
| DESPESA DE CUSTEIO DO EXERC. FERROVIÁRIO .. | 61 473 125 067,30 | 61 920 935 781,20 |
| TONELADAS QUILÔMETRO DE PESO ÚTIL | 897 430 217 | 922 102 898 |
| CUSTO DA TONELADA-QUILÔMETRO DE PESO ÚTIL | 1,66 | 1,00 |

MERCADORIAS EM CUJO TRANSPORTE HOOVE LUCRO OU PREJUIZO

A RECEITA MÉDIA POR TON KM É A PRÓPRIA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO NA RÉDE COM A INCLUSÃO DAS TAXAS ADICIONAIS

| MERCADORIAS | TONELADA QUILÔMETRO | RECEITA MÉDIA | PERCURSO MÉDIO | % Sobre o Total | TONELADA QUILÔMETRO | RECEITA MÉDIA | PERCURSO MÉDIO | % Sobre o Total |
|------------------------------------|---------------------|---------------|----------------|-----------------|---------------------|---------------|----------------|-----------------|
| <u>QUE DERAM LUCRO</u> | | | | | | | | |
| ALCOOL E AGUARDENTE | | | | | 175 051 | 1,00 | 251 | 0,02 |
| ALGODÃO EM CAROCO | | | | | 11 178 | 1,14 | 253 | - |
| FUMO | 12 713 | 1,67 | 192 | | 11 838 | 1,33 | 171 | - |
| GASOLINA E QUEROSENE | | | | | 1 126 836 | 1,09 | 209 | 0,19 |
| MOVEIS DESARMADOS | | | | | 791 558 | 1,07 | 353 | 0,10 |
| SABÃO COMUM | | | | | 619 480 | 1,01 | 234 | 0,06 |
| T O T A L | 12 713 | 1,67 | 192 | - | 2 836 939 | 1,07 | 243 | 0,37 |
| <u>QUE DERAM PREJUIZO</u> | | | | | | | | |
| ACUCAR | 8 705 557 | 1,06 | 383 | 0,63 | 13 543 325 | 0,56 | 437 | 1,74 |
| ADUBOS | 16 327 795 | 0,36 | 477 | 2,20 | 467 315 | 0,34 | 446 | 0,06 |
| ALCOOL E AGUARDENTE | 119 909 | 1,42 | 255 | 0,02 | | | | |
| ALFAFA | 962 508 | 0,95 | 311 | 0,13 | 1 142 753 | 0,71 | 393 | 0,15 |
| ALGODÃO EM CAROCO | 2 922 | 1,15 | 476 | | | | | |
| ALGODÃO EM PASTA | 2 430 982 | 0,99 | 225 | 0,33 | 1 026 472 | 0,69 | 177 | 0,13 |
| AREIA | 4 329 566 | 0,51 | 158 | 0,59 | 4 628 161 | 0,47 | 163 | 0,60 |
| ARROZ BENEFICIADO E EM CASCA | 28 586 337 | 0,56 | 789 | 3,86 | 26 586 833 | 0,30 | 699 | 3,43 |
| BANHA E TOUCINHO | 3 419 239 | 0,82 | 718 | 0,46 | 5 102 211 | 0,51 | 815 | 1,04 |
| BATATAS | 4 476 705 | 0,65 | 418 | 0,60 | 5 372 320 | 0,53 | 508 | 0,69 |
| BEBIDAS FINAS | 142 533 | 1,44 | 318 | 0,02 | 193 982 | 0,95 | 424 | 0,02 |
| CAFÉ EM GRÃO | 24 992 215 | 0,90 | 322 | 3,37 | 64 796 111 | 0,57 | 769 | 8,33 |
| CAL | 12 585 881 | 0,58 | 613 | 1,70 | 12 618 522 | 0,40 | 564 | 1,63 |
| CARNE SECA E SALGADA | 3 607 746 | 1,08 | 302 | 0,49 | 2 724 934 | 0,67 | 280 | 0,35 |
| CAROCO DE ALGODÃO E MAMONA | 89 592 | 1,04 | 158 | 0,01 | 111 760 | 0,68 | 236 | 0,01 |
| CARVÃO DE PEDRA | 1 640 705 | 0,66 | 281 | 0,22 | 5 206 672 | 0,47 | 281 | 0,67 |
| CEBOLAS | 368 925 | 0,47 | 615 | 0,05 | 992 483 | 0,18 | 810 | 0,13 |
| CELULOSE | 8 205 801 | 0,92 | 295 | 1,11 | 8 622 336 | 0,50 | 302 | 1,03 |
| CEVADA EM GRÃO | 7 129 035 | 0,57 | 424 | 1,00 | 7 091 020 | 0,46 | 390 | 0,91 |
| CIMENTO | 23 198 452 | 0,61 | 513 | 3,13 | 28 797 307 | 0,40 | 554 | 3,71 |
| COUROS BRUTOS | 43 863 | 1,28 | 286 | 0,01 | 113 040 | 0,75 | 414 | 0,01 |
| ERVA MATE | 5 168 735 | 1,30 | 289 | 0,70 | 5 921 155 | 0,82 | 295 | 0,76 |
| FARINHAS ALIMENTÍCIAS | 339 745 | 0,78 | 295 | 0,05 | 64 179 | 0,74 | 388 | 0,01 |
| FARINHA DE MILHO E MANDIÓCA | 4 897 151 | 0,57 | 766 | 0,66 | 5 895 811 | 0,31 | 710 | 0,76 |
| FARINHA DE TRIGO | 43 465 534 | 0,58 | 673 | 5,87 | 26 863 283 | 0,40 | 579 | 3,46 |
| FEIJÃO | 9 003 440 | 0,84 | 288 | 1,22 | 15 150 854 | 0,36 | 291 | 1,95 |
| FERRO EM GERAL | 1 970 905 | 1,07 | 382 | 0,27 | 1 987 597 | 0,76 | 372 | 0,26 |
| FERRO GUZA | 4 116 890 | 0,60 | 333 | 0,06 | 485 506 | 0,53 | 404 | 0,06 |
| FRUTAS FRESCAS | 8 110 110 | 0,53 | 558 | 1,09 | 15 818 098 | 0,38 | 511 | 2,04 |
| GASOLINA E QUEROSENE | 1 895 610 | 1,47 | 214 | 0,26 | | | | |
| MADEIRAS COMPENSADAS | 3 218 998 | 0,87 | 375 | 0,43 | | | | |
| MADEIRAS LAMINADAS | 4 999 848 | 0,93 | 444 | 0,67 | | | | |
| MADEIRAS DE LEI | 19 111 557 | 0,63 | 284 | 2,58 | | | | |
| MADEIRAS DE PINHO | 192 529 672 | 0,69 | 403 | 25,99 | | | | |
| MILHO | 62 799 686 | 0,94 | 274 | 8,48 | | | | |
| MINÉRIOS DE FERRO | 96 011 | 0,40 | 881 | 0,01 | | | | |
| MÓVEIS DESARMADOS | 718 384 | 1,51 | 298 | 0,10 | | | | |
| PALHÕES | 1 402 668 | 0,87 | 408 | 0,19 | | | | |
| PAPEL E PAPELÃO | 14 200 170 | 1,02 | 240 | 1,92 | | | | |
| PEDRAS BRUTAS E BRITADAS | 826 097 | 0,81 | 158 | 0,06 | | | | |
| PEDRAS CALCÁRIAS | 3 067 604 | 0,69 | 374 | 0,41 | | | | |
| PEDRAS EM PARALELEPÍPEDOS | 599 959 | 0,81 | 75 | 0,08 | | | | |
| SABÃO COMUM | 414 787 | 1,38 | 252 | 0,06 | | | | |
| SAL | 13 407 414 | 0,75 | 405 | 1,81 | | | | |
| TECIDOS DE ALGODÃO | 29 976 | 1,44 | 312 | | | | | |
| TELHAS DE BARRO | 12 403 711 | 0,72 | 361 | 1,67 | | | | |
| TIJOLOS DE BARRO | 808 755 | 0,76 | 181 | 0,11 | | | | |
| TORAS EM GERAL | 15 662 923 | 0,86 | 240 | 2,11 | | | | |
| TRIGO EM GRÃO | 11 531 498 | 0,56 | 590 | 5,61 | | | | |
| VASILHAMES EM RETORNO | 1 925 288 | 0,71 | 189 | 0,26 | | | | |
| VINHO | 1 190 316 | 0,94 | 721 | 0,16 | | | | |
| GOVERNO FEDERAL | 10 535 916 | 0,79 | 325 | 1,42 | | | | |
| GOVERNO ESTADUAL | 5 719 839 | 0,69 | 419 | 0,77 | | | | |
| SERVIÇO RODO-FERROVIÁRIO | 11 586 159 | 0,44 | 330 | 5,61 | | | | |
| TRANSPORTES SOB CONTRATO | 23 572 096 | 1,33 | 123 | 2,18 | | | | |
| DIVERSOS | 45 996 015 | 0,86 | 396 | 6,21 | | | | |
| T O T A L | 740 837 865 | 0,74 | 357 | 100,00 | 774 042 138 | 0,49 | 376 | 99,63 |
| T O T A L G E R A L | 740 850 578 | 0,74 | 357 | 100% | 776 879 077 | 0,49 | 376 | 100% |

OBSERVAÇÕES: O CUSTO MÉDIO DA TONELADA-QUILÔMETRO DE PESO ÚTIL, NOS ANOS DE 1955 E 1956, FOI AGRAVADO PELA INCLUSÃO, DENTRO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO, DA DESPESA CORRESPONDENTE AOS ABONOS DE EMERGÊNCIA E ESPECIAL TEMPORÁRIO, AS DIFERENÇAS DE SALARIO-FAMÍLIA E SALARIO ESPECIAL, AS GRATIFICAÇÕES ADICIONAIS POR TEMPO DE SERVIÇO E AS DIFERENÇAS DE AUMENTO DE VENCIMENTOS PAGAS PONTO CONTA DO GOVERNO FEDERAL AO PRESENTE DA RÉDE. - (LEI 1 765 DE 18.12.1952, DECRETO 31.922 DE 15.12.1952, LEI 2 012 DE 1.2.1955 E DECRETO 31.922 DE 18.3.1956).

| DESIGNAÇÃO | 1955 | 1956 | |
|--|------------------|------------------|------------------|
| RECEITA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO | 598 682 685,10 | 812 375 522,20 | |
| DESPESA DO CUSTO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO | 920 925 761,20 | 1 493 125 067,30 | |
| SALDO OU DEFÍCIT DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO | - 322 253 096,10 | - 680 749 545,10 | |
| COEFICIENTE DE EXPLORAÇÃO | 153,83 | 183,90 | |
| TAXAS DE 10% - FUNDO DE MELHORAMENTOS | b6 814 913,00 | 65 619 623,10 | |
| TAXAS DE 10% - FUNDO DE RENOVAÇÕES | b6 814 913,00 | 65 619 623,10 | |
| TAXAS DE 6% - PARA A C.A.P. | 39 468 496,30 | 54 787 550,70 | |
| EXTENSÃO EM TRÁFEGO - QUILÔMETROS | 2 666,007 | 2 666,007 | |
| NÚMERO DE ESTAÇÕES | 186 | 186 | |
| NÚMERO DE PARADAS | 60 | 60 | |
| MOVIMENTO RETRIBUIDO | | | |
| PASSAGEIROS | 3 838 719 | 4 113 199 | |
| PASSAGEIROS | b14 372 116 | 411 127 072 | |
| BAGAGENS E ENCOMENDAS | 54 599,828 | 51 851,579 | |
| BAGAGENS E ENCOMENDAS | 10 112 878 | 9 183 126 | |
| MERCADORIAS | 2 068 333,150 | 2 073 215,661 | |
| MERCADORIAS | 776 879 071 | 710 850 578 | |
| ANIMAIS | 103 161 | 127 460 | |
| ANIMAIS | 59 022 922 | 71 551 824 | |
| ANIMAIS | 34 924,900 | 43 177,000 | |
| ANIMAIS | 20 185 855 | 24 696 654 | |
| PESO UTIL | 2 135 936,208 | 2 441 261,970 | |
| PESO UTIL | 836 213 859 | 803 509 253 | |
| PESO MORTO | 1 035 518 388 | 1 096 959 536 | |
| PESO BRUTO | 1 886 883 812 | 1 918 218 992 | |
| TRENS-QUILÔMETRO | PASSAGEIROS | 2 006 961 | 1 251 547 |
| TRENS-QUILÔMETRO | MISTOS | 1 830 742 | 1 860 399 |
| TRENS-QUILÔMETRO | MERCADORIAS | b24 391 | 426 966 |
| TRENS-QUILÔMETRO | TOTAL RETRIBUIDO | 8 082 094 | 8 218 912 |
| TRENS-QUILÔMETRO | COMBUSTÍVEIS | 269 284 | 268 234 |
| TRENS-QUILÔMETRO | LASTRO | 392 719 | 421 220 |
| TRENS-QUILÔMETRO | TOTAL GERAL | 8 764 097 | 8 908 366 |
| TRENS-QUILÔMETRO | TONELADA-KM | 922 102 898 | 897 430 217 |
| PESO UTIL TRANSPORTADO | RETRIBUIDO | 78 726 357 | 88 711 041 |
| VEÍCULOS-QUILÔMETRO | TOTAL | 83 889 433 | 93 987 102 |
| VEÍCULOS-QUILÔMETRO | TONELADAS-KM | 1 085 806 678 | 1 148 314 315 |
| PESO MORTO TOTAL | TONELADAS-KM | 2 007 909 576 | 2 045 744 532 |
| PESO BRUTO TOTAL | | | |
| LOCOMOTIVAS ELÉTRICAS | QUILÔMETRO (*) | 304 678 | 299 665 |
| LOCOMOTIVAS "DIÉSEL ELÉTRICAS" | QUILÔMETRO | 1 555 106 | 2 044 132 |
| LOCOMOTIVAS A VAPOR QUIMANDO ÓLEO | QUILÔMETRO | 174 053 | 3 828 |
| LOCOMOTIVAS A VAPOR | QUILÔMETRO | 11 471 084 | 11 510 774 |
| COMBUSTÍVEL EQUIVALENTE A LENHA | METRO CÚBICO | 1 752 473 | 1 687 425 |
| COMBUSTÍVEL EQUIVALENTE A LENHA | CRUZEIROS | 99 989 937,00 | 111 634 997,50 |
| COMBUSTÍVEL ÓLEO CRU | QUILÓMETRO | b76 501,200 | 5 881 510,020 |
| COMBUSTÍVEL ÓLEO CRU | CRUZEIROS | 7 706 283,60 | 10 458 341,60 |
| COMBUSTÍVEL ÓLEO FUEL | QUILÓMETRO | 2 774 323,898 | 61 317,620 |
| COMBUSTÍVEL ÓLEO FUEL | CRUZEIRO | 1 815 796,60 | 41 405,00 |
| ENERGIA ELÉTRICA (TRAÇÃO) | KW/H | 2 365 045 | 2 290 460 |
| ENERGIA ELÉTRICA (TRAÇÃO) | CRUZEIROS | 1 750 926,20 | 2 299 052,90 |
| NÚMERO MÉDIO DIÁRIO DE LOCOMOTIVAS EM SERVIÇO | NÚMERO | 167 | 169 |
| COMBUSTÍVEL LENHA P/LOCOMOTIVA-QUILÔMETRO | METRO CÚBICO | 0,111 | 0,135 |
| COMBUSTÍVEL LENHA P/LOCOMOTIVA-QUILÔMETRO | CRUZEIROS | 8,01 | 8,93 |
| COMBUSTÍVEL LENHA 10 000 TON-KM DE PESO BRUTO | METRO CÚBICO | 7,666 | 6,784 |
| COMBUSTÍVEL ÓLEO CRU POR LOCOMOTIVA-QUILÔMETRO | QUILÓMETRO | 3,140 | 2,822 |
| COMBUSTÍVEL ÓLEO CRU POR LOCOMOTIVA-QUILÔMETRO | CRUZEIROS | 4,96 | 5,01 |
| COMBUSTÍVEL ÓLEO FUEL POR LOCOMOTIVA-QUILÔMETRO | QUILÓMETRO | 15,940 | 16,018 |
| COMBUSTÍVEL ÓLEO FUEL POR LOCOMOTIVA-QUILÔMETRO | CRUZEIROS | 10,43 | 10,82 |
| ENERGIA ELÉTRICA POR LOCOMOTIVA-QUILÔMETRO | KW/H | 7,762 | 7,643 |
| ENERGIA ELÉTRICA POR LOCOMOTIVA-QUILÔMETRO | CRUZEIROS | 5,75 | 7,67 |
| RECEITA POR QUILÔMETRO EM TRÁFEGO | CRUZEIROS | 224 561,60 | 304 716,20 |
| DESPESA POR QUILÔMETRO EM TRÁFEGO | CRUZEIROS | 315 436,40 | 560 060,40 |
| SALDO POR QUILÔMETRO EM TRÁFEGO | CRUZEIROS | - 120 874,80 | - 255 344,20 |
| NÚMERO DE DORMENTES SUBSTITUIDOS | NÚMERO | 835 683 | 851 904 |
| LASTRO EXISTENTE NO ANO ANTERIOR | METRO | 1 774 019 | 1 803 466 |
| LASTRAMENTO EFETUADO NO ANO | METRO | 29 417 | 37 620 |
| DESPESA DE CONSERVAÇÃO DE LINHA POR QUILÔMETRO (INCLUSIVE ADMINISTRAÇÃO) | CRUZEIROS | 67 534,30 | 112 318,90 |
| PERCURSO MÉDIO DE UM PASSAGEIRO | RETRIBUIDO | 107,9 | 99,2 |
| PERCURSO MÉDIO DE UMA TON-BAGAE. E ENCOMENDAS | RETRIBUIDO | 293,1 | 263,6 |
| PERCURSO MÉDIO DE UMA TONELADA DE MERCADORIAS | RETRIBUIDO | 375,6 | 357,3 |
| PERCURSO MÉDIO DE UM ANIMAL | RETRIBUIDO | 572,3 | 561,2 |
| PERCURSO MÉDIO DE LITORINAS | | 102,7 | 103,0 |
| PERCURSO MÉDIO DE TRENS DE PASSAGEIROS | | 170,1 | 164,9 |
| PERCURSO MÉDIO DE TRENS MISTOS | | 113,7 | 109,1 |
| PERCURSO MÉDIO DE TRENS DE MERCADORIAS | | 79,4 | 76,6 |
| PERCURSO MÉDIO DE TRENS TOTAL RETRIBUIDO | | 99,4 | 95,0 |
| PERCURSO MÉDIO DE TRENS DE COMBUSTÍVEIS | | 67,0 | 62,6 |
| PERCURSO MÉDIO DE TRENS DE LASTRO | | 61,9 | 59,4 |
| % DOS VAGÕES DE MERCADORIAS CARREGADOS PARA O TOTAL | | 75,04 | 69,20 |
| PRODUTO MÉDIO DE UM PASSAGEIRO | RETRIBUIDO | 19,11 | 23,71 |
| PRODUTO MÉDIO DE UMA TON-BAGAE. E ENCOMENDAS | RETRIBUIDO | 358,80 | 411,78 |
| PRODUTO MÉDIO DE UMA TONELADA DE MERCADORIAS | RETRIBUIDO | 185,03 | 263,50 |
| PRODUTO MÉDIO DE UM ANIMAL | RETRIBUIDO | 86,89 | 121,74 |
| RECEITA MÉDIA POR PASSAGEIRO-QUILÔMETRO | RETRIBUIDO | 0,18 | 0,24 |
| RECEITA MÉDIA POR T-KM DE BAGAGENS E ENCOMENDAS | RETRIBUIDO | 1,22 | 1,68 |
| RECEITA MÉDIA POR T-KM DE MERCADORIAS | RETRIBUIDO | 0,49 | 0,74 |
| RECEITA MÉDIA POR ANIMAL-QUILÔMETRO | RETRIBUIDO | 0,15 | 0,22 |
| RECEITA MÉDIA POR T-KM DE PESO UTIL | RETRIBUIDO | 0,72 | 1,01 |
| RECEITA MÉDIA POR T-KM DE PESO BRUTO | RETRIBUIDO | 0,32 | 0,42 |
| RECEITA MÉDIA POR TREM-QUILÔMETRO | RETRIBUIDO | 74,08 | 98,84 |
| RECEITA MÉDIA POR VEÍCULO-QUILÔMETRO | RETRIBUIDO | 7,60 | 9,16 |
| DESPESA MÉDIA POR TREM-QUILÔMETRO | | 105,32 | 167,51 |
| DESPESA MÉDIA POR VEÍCULO-QUILÔMETRO | | 10,98 | 15,89 |
| DESPESA MÉDIA POR TONELADA-QUILÔMETRO DE PESO UTIL | | 1,00 | 1,66 |
| DESPESA MÉDIA POR TONELADA-QUILÔMETRO DE PESO BRUTO | | 0,46 | 0,73 |
| NÚMERO MÉDIO DE PASSAGEIRO-QUILÔMETRO POR TRENS PASSAGEIROS E MISTOS | | 109,45 | 109,88 |
| NÚMERO MÉDIO DE PASSAGEIRO-QUILÔMETRO POR CARROS E LITORINAS | | 32,08 | 31,43 |
| NÚMERO MÉDIO DE T-KM DE MERCADORIAS POR TRENS DE CARGAS E MISTOS | | 145,58 | 137,54 |
| NÚMERO MÉDIO DE TONELADA-QUILÔMETRO DE MERCADORIAS POR VAGÃO | | 14,01 | 12,11 |
| NÚMERO MÉDIO DE EMPREGADOS TITULADOS | | 13 022 | 13 027 |
| DIAS DE SERVIÇO PAGOS | 5 510 723,5 | 5 274 369,3 | |
| TOTAL DAS FOLHAS DE PAGAMENTO | 570 769 468,50 | 920 810 346,80 | |
| VENCIMENTO MÉDIO POR EMPREGADO | 43 831,20 | 70 684,80 | |
| PREÇO MÉDIO DO QUILO DE ÓLEO CRU DIESEL | | 1,58 | 1,78 |
| PREÇO MÉDIO DO QUILO DE ÓLEO COMBUSTÍVEL (FUEL OIL) | | 0,65 | 0,68 |
| PREÇO MÉDIO DO METRO CÚBICO DE LENHA | | 54,26 | 61,79 |
| PREÇO MÉDIO DO METRO CÚBICO DO NÓ DE PINHO | | 153,88 | 200,71 |
| PREÇO MÉDIO DA TONELADA DE CARVÃO | | 354,31 | 393,24 |
| PREÇO MÉDIO DO METRO CÚBICO DE COMBUSTÍVEL EQUIVALENTE A LENHA... (1) | | 57,06 | 66,16 |
| % DA DESPESA DE COMBUSTÍVEL POR DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO | | 11,90 | 8,19 |
| % DA DESPESA DE ENERGIA ELÉTRICA P/DESPESA DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO | | 0,19 | 0,15 |
| RECEITA TOTAL DA RÉDE | CRUZEIROS | 1 028 547 967,20 | 1 703 408 722,70 |
| DESPESA TOTAL DO CUSTO DA RÉDE | CRUZEIROS | 989 115 950,50 | 1 573 422 993,20 |
| SALDO OU DEFÍCIT TOTAL DA RÉDE | CRUZEIROS | 39 402 016,70 | 129 985 729,50 |
| COEFICIENTE DE EXPLORAÇÃO | X | 96,17 | 92,37 |

(1) - EXCLUSIVO ÓLEO COMBUSTÍVEL

(*) - TRECHO ELETIFICADO DE 36 KM (CURITIBA-BANHADO) E AFROVITADO NA TRAÇÃO A PARTIR DE 1.11.1 956.

OBSERVAÇÕES: AS MÉDIAS DA DESPESA NOS ANOS DE 1 955 E 1 956 FORAM AGRAVADAS PELA INCLUSÃO, DENTRO DO EXERCÍCIO FERROVIÁRIO, DAS DESPESAS CORRESPONDENTES AOS ABONOS DE EMERGÊNCIA E ESPECIAL TEMPORÁRIO, ÀS DIFERENÇAS DE SALÁRIO FAMILIA E SALÁRIO ESPÓSA, ÀS GRATIFICAÇÕES ADICIONAIS POR TEMPO DE SERVIÇO E ÀS DIFERENÇAS DE AUMENTO DE VENCIMENTOS PAGOS AO PESSOAL DA RÉDE POR CONTA DO GOVERNO FEDERAL (LEI 1 765 DE 18.12.1 952, DECRETO 31 922 DE 15.12.1 952, LEI 2 412 DE 1.2.1 955 E LEI 2 745 DE 12.3.1 956).

52 665,40

| | | |
|--|----------------------------|------------------|
| Contribuição patronal igual a que foi feita diretamente pelos Empregados, de mensalidade e joia em atraso ... Salários não reclamados | 986,50 <u>13 302,30</u> | <u>96 954,20</u> |
| T o t a l | 128 050 545,30 | |

Nas importâncias discriminadas, não estão compreendidos os juros de móra, referentes as dilatações, ou atrasos, nos recolhimentos, tratando-se simplesmente das contribuições regulares.

De conformidade com a Lei n. 1 434, de setembro de 1 951, que revoga a Lei n. 1 162, de 22 de junho de 1 950 e revigora os Decretos Leis nrs. 3 759, de 28-10-1 941 e 8 348, de 10-12-1945, foi restabelecida a contribuição do pessoal para 7%, com o respectivo equivalente patronal.

b) Fundo único de Previdência Social

O artigo 2º da Portaria n. 93 do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, de 30-3-1 948, determinou que a cota de previdência, correspondente à contribuição do público e formada pela adicional sobre as tarifas, que era recolhida diretamente à Caixa de Aposentadoria e Pensões, fosse a partir de janeiro de 1 949, recolhida ao Banco do Brasil na Conta de Fundo Único de Previdência Social.

Na conformidade dessa determinação foi processada, referente ao ano de 1 955, a favor do referido Fundo, a importância de R\$ 54 787 450,70.

ASPECTOS GERAIS DA ADMINISTRAÇÃO

Pessoal

1) Considerações gerais

A 1º de janeiro de 1 956 era de 13 370 o número de empregados da Rêde. Em obediência às determinações expressas do Excelentíssimo Senhor Presidente da República, a partir de março não se processaram admissões, nem readmissões de pessoal, baixando seu número, ao final do ano, a 13 102.

Assinado a 26 de junho de 1 956 o Decreto nº 39 449, foi aprovada nova tabela numérica do pessoal mensalista da Rêde, e, entre outras disposições, ficou estabelecido que as futuras admissões se processariam mediante habilitação em concurso, devendo a nomeação ser precedida de expressa autorização do Presidente da República.

O artigo 12 daquele Decreto determinava que a Rêde apresentasse, dentro de 60 dias, a proposta de redução da sua Tabela de Pessoal.

Tal proposta foi encaminhada ao Departamento Administrativo do Serviço Público, por intermédio do Ministério da Viação e Obras Públicas, com o ofício 9/5482-D, de 27 de agosto de 1 956. A atual Tabela, que comporta 13 535 funções, representando uma despesa mensal de ₩ 65 539 436,00, passaria a conter 12 294 funções e a despesa mensal de ₩ 60 438 625,00 reduzindo de 1 241 o número de cargos existentes. A diminuição de despesas atingiria a ₩ 5 100 814,00 por mês; não seria imediata essa diminuição, pois, das alterações introduzidas na Tabela de Pessoal, resultarão 2 327 funções excedentes e 1 399 vagas, dando a diferença entre elas, - que é de 928, como despesa, até sua extinção, o valor de ₩ 2 551 198,00.

A extinção não será demorada, pois é grande o número de empregados em condições de aposentadoria compulsória e maior o daqueles que contam com mais de 35 anos de serviço.

Tais circunstâncias e mais as constantes recomendações de não admitir empregados, favorecerão, certamente, a redução pretendida. Destarte a Tabela proposta, quando completamente lotada, proporcionaria uma economia anual superior a 60 milhões de cruzeiros.

2) Movimentação do pessoal

Foram processadas durante o ano as seguintes alterações:

| | |
|-------------|-------|
| Admissões | - 171 |
| Readmissões | - 5 |
| Nomeações | - 58 |

| | |
|----------------|-----|
| Reversões | 6 |
| Efetivações | 276 |
| Reintegrações | 5 |
| Promoções | 230 |
| Acessos | 22 |
| Designações | 125 |
| Transferencias | 40 |
| Remoções | 178 |
| Exonerações | 79 |
| Demissões | 46 |
| Desligamentos | 59 |
| Exclusões | 74 |
| Aposentadorias | 69 |

Consignaram-se, este ano, 1 elogio e 2 312 punições. Foram concedidas 12 638 licenças.

O salário família beneficiou a 2 682 empregados, atingindo a 2 914 dependentes.

3) Fôlhas de pagamento

As fôlhas de pagamento consignaram os seguintes totais, incluindo pagamentos por conta de terceiros:

Verba própria ... R\$ 276 263 673,70

Verba do Governo R\$ 765 528 549,30

1 041 792 223,00

Os descontos totalizaram R\$ 319 606 034,00, assim discriminados:

| | |
|----------------------------------|-------------------|
| Caixa de Aposentadoria e Pensões | R\$ 83 374 121,50 |
| Cooperativas | 195 196 942,50 |
| Réde | 9 552 210,80 |
| Seguros em grupo | 19 805 635,10 |
| Diversos | 11 677 124,10 |

4) Organização interna

Sem aumento de despesas foram feitas algumas alterações na organização interna: o Serviço de Ensino e Orientação Profissional desligado do Departamento do Pessoal passou a subordinar-se à Diretoria, criou-se o Gabinete da Diretoria, cuja falta se fazia sentir, para melhor coordenação dos serviços, subordinou-se à Diretoria o Serviço de Patrimônio e Cadastro, que era dependente do Departamento do Material.

O organograma anexo dá uma ideia de como se acham atualmente distribuídos os diversos órgãos da Réde.

Os Departamentos estiveram subordinados aos seguintes Chefes:

| | |
|----------------|-------------------------------|
| Pessoal | - Sr. Primo Crollanti |
| Finanças | - Sr. Alceu Albuquerque |
| Material | - Sr. José Aureo Freire |
| Comercial | - Sr. Arsenio Miranda Pinto |
| Oficinas | - Engº Manoel da Rocha Küster |
| Eletrificação | - Engº Vicente Montanha |
| Via Permanente | - Engº Walter Scott Velloso |
| Transportes | - Engº Francisco Cruz |

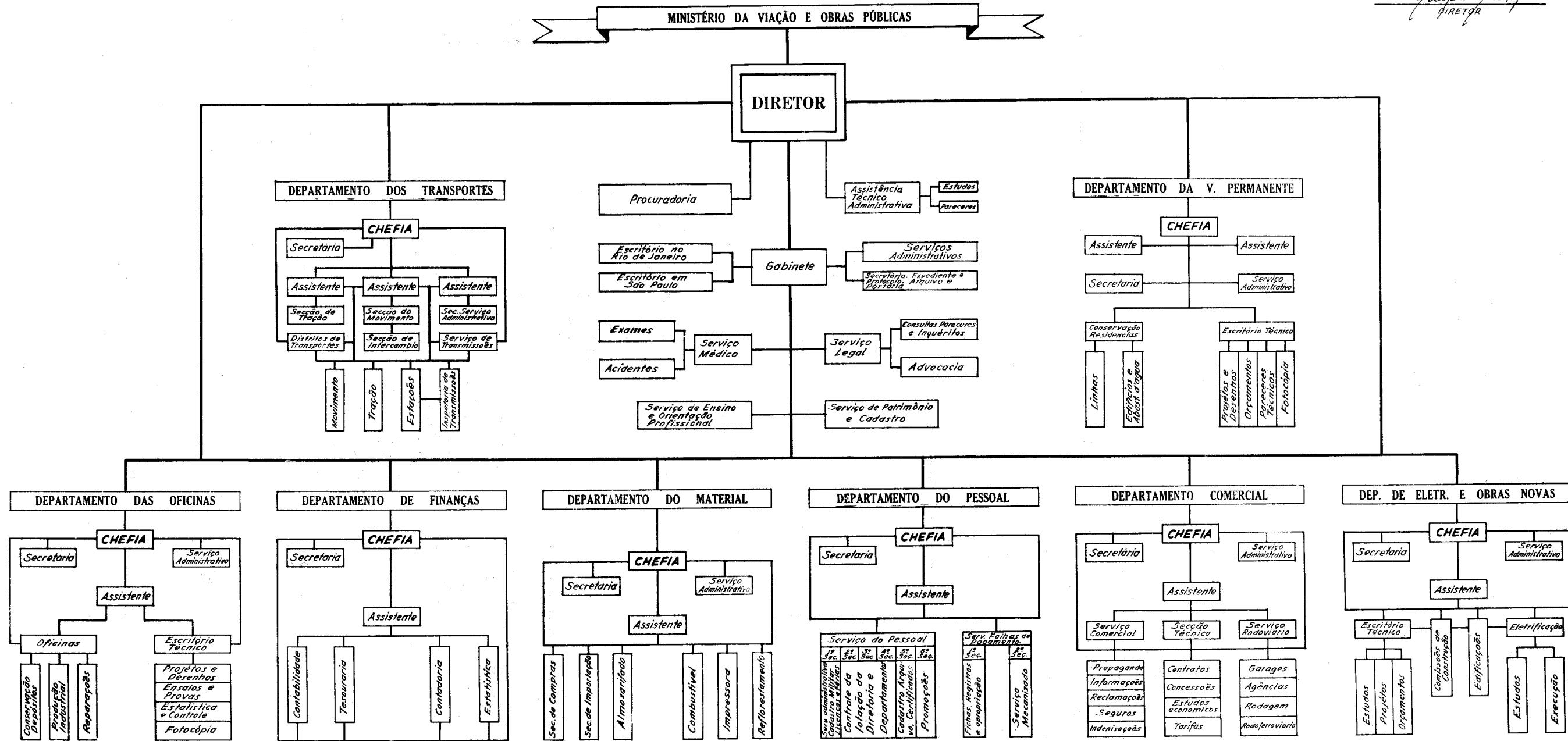
DIRETORIA

Anexo a Portaria
Nº 27 de 27 de Setembro de 1956

APROVADG

Curitiba, 27 de Setembro de 1956

José L. Pires
DIRETOR



Subordinados à Diretoria, os Escritórios do Rio de Janeiro e São Paulo, encarregaram-se das ligações com repartições públicas daquelas capitais e com fornecedores de material; o Serviço Legal desenvolveu grande atividade no fôro cível e trabalhista, prestou assistência jurídica a 6 empregados envolvidos em processos criminais, processou 54 inquéritos administrativos, 1379 acidentes do trabalho, desapropriações de áreas de terrenos no valor de ₩ 915 946,00, aquisições de matas, lavratura de 404 termos de contratos, além de emitir 1071 pareceres em processos diversos; o Serviço Médico procedeu a 9801 exames de saúde para efeito de admissão, efetivação, concessão de licença e promoção de empregados, 1021 consultas, 704 exames diversos, 1281 primeiros socorros em acidentes de trabalho, 5753 curativos e atendeu a 185 chamados ao longo da linha; a Procuradoria encaminhou contas a diversas entidades públicas, na importância de ₩ 32 414 725,80, efetuando recebimentos, no total de ₩ 17 962 739,00.

O serviço de Ensino e Orientação Profissional que, em setembro, passou a subordinar-se à Diretoria, manteve em funcionamento três escolas profissionais, frequentadas por 241 alunos, dos quais 68 concluíram o curso nas especialidades que escolheram. Além disso, diplomou 30 alunos do curso para pessoal de escritório e 14 do curso para pessoal de Oficinas.

O internato da Escola Profissional Ferroviária "Cel. Durival Britto" acolheu 44 alunos.

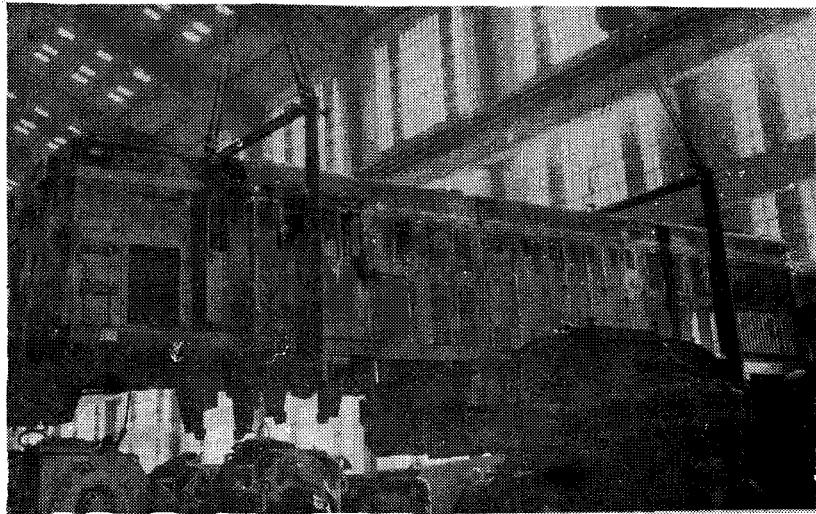
A confecção de peças e diversos materiais pelos alunos das escolas atingiu quantidade no valor de ₩ 155 253,50

Realizou o Serviço seis concursos, para atender ao determinado no Decreto 39 449 de 26 de junho de 1 956, apresentando os seguintes resultados:

| <u>Concursos</u> | <u>Inscritos</u> | <u>Aprovados</u> |
|--------------------------|------------------|------------------|
| Praticante de telegrafia | 195 | 103 |
| Praticante de escritório | 268 | 28 |
| Praticante de estação | 249 | 73 |
| Auxiliar de Escritório | 50 | 41 |
| Servente | 40 | 10 |
| Revisor | 4 | 2 |

Assistência Social

O Serviço de Assistência Social, confiado a uma Junta constituída de três Chefes de Departamento, prestou assistência à maternidade, na importância de ₩ 1 686 600,00, assistência dentaria, com



NOVAS OFICINAS DE CURITIBA - Locomotiva diesel-eletrica suspensa por ponte rolante.

aquisições no valor de ₩ 43 518,20, assistência pecuniária de ₩ 80 203,70; auxílios para compra de medicamentos e internamentos hospitalares no valor de ₩ 235 397,60, auxílio a empregados para manutenção de filhos nas Escolas Profissionais, na importância de ₩ 20 375,00, subvenções a Clubes esportivos no montante de ₩ 150 601,80, assistência religiosa (dispendendo com diárias de viagem e auxílio para instalação de uma escola ₩ 83 100,00), auxílio ao "Correio dos Ferroviários", no valor de ₩ 395 082,00, financiamento para reembolso, sem juros, no total de ₩ 795 415,40 e mais auxílios no total de ₩ 5 477,00.

O saldo da conta de Assistência Social que passa para 1 957 é de ₩ 831 948,20.

C O M P R A S

1) Materiais em geral

Através de 1 631 concorrências, emitiu o Departamento de Material 1 818 ordens de compra dos mais diversos materiais, sendo 46 para importação e 10 para aquisições financiadas pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico.

O Almoxarifado acusou o seguinte movimento:

| | Saldo em 1/1/1956 | Entradas du- rante o ano | Saídas du- rante o ano | Saldo que passa para 1957 |
|--------------------|----------------------|-----------------------------|---------------------------|---------------------------------|
| Combustível | 25 195 262 | 129 885 386 | 128 124 310 | 26 956 338 |
| Materiais | 97 142 054 | 244 519 327 | 236 863 167 | 104 798 214 |
| S o m a ... | 122 337 316 | 374 404 713 | 364 987 477 | 131 754 552 |

Em consignação nos armazéns dos Departamentos havia materiais no valor de ₩ 52 319 296,90, acrescidos durante o ano de outros na importância de ₩ 120 502 227,40; foram consumidos materiais no importe de ₩ 122 312 398,30, ficando em estoque, um valor de ₩ 50 509 126,00 para o ano seguinte.

Em trânsito, isto é, materiais adquiridos e não recebidos, havia no fim do ano um valor de ₩ 43 389 230,20, sobressaindo, pelas importâncias respectivas peças sobressalentes para locomotivas diesel-elétricas (₩ 14 839 041,60).

Em créditos abertos havia a importância de ₩ 5 905 131,60.

Dentre os materiais recebidos durante o ano, que perfizeram o total de ₩ 244 519 327, sobressaem, pelo custo, dormentes

(R\$ 56 029 524,60), trilhos e acessórios (R\$ 18 112 804,20), óleo (R\$ 14 556 304,40), bronze (R\$ 11 224 581,30), peças para carros e vagões (R\$ 10 856 131,80), madeira (R\$ 10 840 974,40) e ferro (R\$ 10 588 333,70).

2) Combustíveis

Estoque recebido do ano anterior:

| | | |
|----------------|----------------------------|-------------------|
| Lenha | 400 313,000 m ³ | R\$ 22 626 273,20 |
| Nó de pinho | 5 914,100 " | 771 912,10 |
| Carvão mineral | 2 137,824 t | 1 797 076,90 |

Aquisição efetuada durante o ano:

| | | |
|----------------|------------------------------|--------------------|
| Lenha | 1 557 496,000 m ³ | R\$ 100 738 583,40 |
| Nó de pinho | 22 362,100 " | 4 499 699,50 |
| Carvão mineral | 56 160,609 t | 24 647 103,90 |

O consumo geral foi de:

| | | |
|----------------|------------------------------|--------------------|
| Lenha | 1 632 665,000 m ³ | R\$ 101 804 286,00 |
| Nó de pinho | 20 783,100 " | 4 172 797,10 |
| Carvão mineral | 56 321 911 t | 22 147 227,70 |

Estoque transferido para o ano seguinte:

| | | |
|----------------|----------------------------|-------------------|
| Lenha | 325 144,000 m ³ | R\$ 21 560 570,60 |
| Nó de pinho | 7 493,000 " | 1 098 814,50 |
| Carvão mineral | 1 976,522 " | 4 296 953,10 |

Foram transportados 826 992,500 m³ de lenha, 13 026 m³ de nó de pinho, 50 707,336 t de carvão de pedra, 884 m³ de areia e 574 m³ de berbigão.

Das matas da Rêde foram extraídos 103 656,500 m³ de lenha, no valor de R\$ 6 872 947,50. As despesas sendo de R\$ 7 138 985,20, acusou o serviço de extração de lenha das matas da Rêde um deficit de R\$ 266 037,70.

3) Hortos Florestais

Limitaram-se os serviços à conservação dos eucaliptos existentes, preparo de mudas, conservação dos edifícios, dependências e maquinária, cortes de lenha, conservação de estradas e cercas e outros.

Produziram os Hortos:

| | |
|----------------------|---------------------|
| Lenha | 1 293 692,00 |
| Areia | 37 422,40 |
| Sambaqui | 18 493,00 |
| Dormentes | 37 816,00 |
| Palmito | 41 051,00 |
| Diversos | <u>23 914,00</u> |
| S o m a | 1 452 388,40 |

As despesas subiram a R\$ 2 381 038,90, acusando um deficit de R\$ 928 650,50.

4) I m p r e s s o r a

Produziu a impressora 208 345 blocos e talões, 3 547 538 folhas avulsas, 10 802 livros, 8 913 boletins de pessoal e 17 228 cadernetas.

A receita industrial atingiu a R\$ 4 770 608,40.

*

ABB/dbn.

A N E X O 1

**Contrato de financiamento celebrado entre a Rêde de Viação
Paraná-Santa Catarina e o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico.**

BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

CONTRATO DE FINANCIAMENTO MEDIANTE ABERTURA DE CRÉDITO FIXO QUE ENTRE SI FAZEM O BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E A RÉDE DE VIAÇÃO PARANÁ-SANTA CATARINA.

Aos dezesseis dias do mês de dezembro do ano de mil novecentos e cinquenta e quatro, nesta cidade do Rio de Janeiro, à Rua Sete de Setembro nº. 48, presentes, na sede do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, de um lado este Banco, doravante denominado BANCO, como primeiro contratante, nas pessoas dos seus representantes legais os senhores Walder Lima Sarmanho e José Soares Maciel Filho, respectivamente, Presidente e Diretor-Superintendente; e do outro lado, como segundo contratante, aqui denominada CREDITADA a Rêde Viação Paraná-Santa Catarina, com sede na cidade de Curitiba, autarquia federal instituída pelo Decreto Lei nº 4.746 de 25 de setembro de 1942 e representada pelo seu Diretor, Engº Civil Flausino Mendes da Silva, foi justo e contratado o financiamento destinado à execução do projeto de reaparelhamento da CREDITADA, autorizado pelo Senhor Presidente da República, em despacho publicado no Diário Oficial da União de 23.6.1954, o qual financiamento se regerá pelas Cláusulas seguintes:

PRIMEIRA

NATUREZA DO CONTRATO

O BANCO abre à CREDITADA o crédito fixo de

IMPORTÂNCIA E DISPO-

R\$ 350.000.000,00 (trezentos e cinquenta

NIBILIDADE DO CRÉDI-

milhões de cruzeiros) que será posto à

TO

sua disposição de acordo com o plano de

desembólos acordado entre as partes. (Anexo I). A CREDITADA auto

riza o BANCO, desde logo, a utilizar as parcelas do crédito que

forem necessárias na liquidação dos adiantamentos já efetuados, bem

como dos juros devidos por esses adiantamentos.

SEGUNDA

FINALIDADE DO CRÉDITO O crédito de que trata a Cláusula anterior será aplicado exclusivamente na execução do plano de reaparelhamento da CREDITADA elaborado pelo Ministério da Viação, com base no Projeto nº 4 da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, Projeto esse aprovado pelo Presidente da República, em despacho de 30 de maio de 1952, e publicado no Diário Oficial de 31 de maio de 1952. O plano de reaparelhamento financiado consta do Anexo II ao presente contrato.

PARÁGRAFO ÚNICO - Na aplicação do crédito a CREDITADA observará as especificações, orçamentos, plantas e demais documentos do Plano financiado, não podendo alterá-los sem prévia autorização escrita do BANCO.

TERCEIRA

MEIOS DE UTILIZAÇÃO E CONTABILIZAÇÃO DO CRÉDITO A utilização do crédito aberto à CREDITADA será efetuada por meio de saques, cheques, recibos, requisições ou cartões de pagamento e contabilizada em conta especial nos livros de ambas as partes contratantes, obrigando-se a CREDITADA a efetuar as discriminações de acordo com os itens do Plano financiado.

PARÁGRAFO PRIMEIRO - Os comprovantes da utilização e da aplicação do crédito serão arquivados pela CREDITADA até final liquidação dos seus débitos oriundos deste contrato.

PARÁGRAFO SEGUNDO - O BANCO poderá recusar qualquer desembolso quando não for comprovada pela CREDITADA a necessidade da utilização ou a regular aplicação da parcela anteriormente sacada.

QUARTA

UTILIZAÇÃO DIRETA - O BANCO poderá, sempre que o preferir, efetuar diretamente os pagamentos das aquisições e dos serviços compreendidos no projeto financiado para o que a CREDITADA lhe dá, pela presente Cláusula, expressa e irrevergível autorização.

QUINTA

RECUSA OU SUSPENSÃO - O BANCO se reserva o direito de suspender DAS UTILIZAÇÕES os desembolsos se não considerar regularmente justificada a necessidade da utilização ou quando não fôr comprovada a adequada aplicação das quantias anteriormente sacadas na fiel execução do projeto financiado.

SEXTA

PRAZO DE UTILIZAÇÃO - A CREDITADA utilizará o crédito aberto pelo presente até o dia 30 de junho de 1957.

SÉTIMA

CERTEZA E LIQUIDEZ - A CREDITADA reconhecerá como prova de seu débito os saques, requisições, ordens, cheques e recibos que emitir ou assinar, bem como quaisquer lançamentos sob aviso; e o BANCO por sua vez, os recibos e comunicações que assinar ou expedir pelos recebimentos em dinheiro a crédito da CREDITADA. Dêsse modo, fica expressa e plenamente assegurada a liquidez da dívida, compreendendo os cálculos de juros, comissões e outras despesas que, com o principal, formarão o débito, e estabelecido que a CREDITADA não poderá exigir

processo especial de verificação nem, por qualquer forma ou sob qualquer pretexto, retardar o pagamento ou a cobrança do saldo devedor.

OITAVA

OBRIGAÇÕES ESPECIAIS 1º) A CREDITADA, para poder utilizar crédito e até final execução do projeto financiado, assume as seguintes obrigações especiais, além das outras estipuladas neste contrato:

- a) submeter à aprovação do BANCO, antes de qualquer utilização do crédito, os orçamentos parcelados, detalhes, o programa de execução dos serviços, as especificações e preços, bem como o programa de compra de materiais e equipamentos;
- b) nos casos de aquisição de materiais ou equipamentos, seja por compra direta, coleta de preços ou concorrência pública, apresentar ao BANCO para aprovação previa, as listas e especificações dos materiais a serem adquiridos, as quais poderão ser aprovadas, modificadas ou rejeitadas;
- c) nos casos de execução de serviços por empreitada, tarefa ou administração, submeter previamente ao BANCO para aprovação, quando for o caso, os termos e o processamento dos editais de concorrências públicas, coletas de preços e normas de execução, podendo o BANCO modificar os ou rejeitar-los;
- d) não alterar, sem prévio consentimento do BANCO, os planos de execução, especificações, normas, orçamentos e contratos de construção que tenham servido de base às empreitadas, tarefas ou encomendas autorizadas nos termos do presente instrumento;
- e) atender prontamente, por escrito, a qualquer informação que lhe for solicitada pelo BANCO sobre a execução do projeto financiado;
- f) fornecer mensalmente ao BANCO um relatório pormenorizado das condições técnicas, econômicas e financeiras da execução do projeto financiado;
- g) permitir e facilitar, sem prejuízo da fiscalização que lhe cabe, a fiscalização da execução do projeto financiado, por funcionários ou peritos contratados pelo BANCO, com eles cooperando no sentido de possibilitar a plena realização do mesmo projeto, dentro dos padrões técnicos aprovados e facultando a tais funcionários ou peritos livre acesso a obras e instalações;

- h) considerar o BANCO irrevogavelmente autorizado a quando julgar necessário, designar representantes para fiscalizar a construção e assistir aos testes de qualidade e provas de funcionamento do material encomendado a fabricas nacionais ou estrangeiras bem como, na entrega, a qualidade e quantidade de qualquer material adquirido para execução do projeto, sem prejuízo da fiscalização que lhe cabe;
- i) emitir passes gratis para os fiscais e ajudante designados pelo BANCO;
- j) manter o BANCO constantemente informado da sua situação geral, econômica, técnica, administrativa e financeira e especificadamente sobre as taxas que constituem a garantia prevista na Cláusula Décima Sétima;
- k) permitir e facilitar a fiscalização da contabilidade das receitas vinculadas ao resgate do empréstimo oriundo deste contrato, por funcionários ou peritos contratados pelo BANCO, com eles cooperando no sentido de possibilitar a plena eficiência dos serviços arrecadadores e contabeis e facultando a tais funcionários ou peritos livre acesso aos mesmos serviços;
- l) mencionar a cooperação do BANCO, como financiador, sempre que, por qualquer meio, fizer publicidade do Plano financiado.

PARÁGRAFO PRIMEIRO - O BANCO reserva-se o direito, ora reconhecido pela CREDITADA, de recusar ou impugnar, no todo ou em parte, não só as minutas de contrato como o julgamento das concorrências ou coletas de preços de que trata esta Cláusula.

PARÁGRAFO SEGUNDO - Nos editais de concorrência e nas coletas de preços, a CREDITADA mencionará as condições especificadas no parágrafo anterior e outras essenciais a este contrato.

NONA

COMISSÃO DE ABERTURA A CREDITADA pagará ao BANCO como comissão pela abertura do crédito a importância de R\$ 3.500.000,00 (três milhões e quinhentos mil cruzeiros), que será debitada como parcela inicial de utilização, na abertura da conta.

DÉCIMAJUROS

As importâncias fornecidas pelo BANCO à CREDITADA, bem como as que lhe forem devidas a título de despesas, vencerão juros de 7% (sete por cento) ao ano, contados e pagáveis semestralmente a 30 (trinta) de junho e 31 (trinta e um) de dezembro, no vencimento e na liquidação do contrato:

PARÁGRAFO ÚNICO

No caso de impontualidade do pagamento de alguma prestação do principal, acessórios ou despesas previstas neste contrato e sem prejuízo do vencimento extraordinário da dívida e demais cominações legais ou contratuais, a taxa de juros será elevada de 1% independentemente de qualquer aviso ou interpelação do BANCO à CREDITADA, contada a elevação desde a data do vencimento da obrigação não paga até a data da regularização do contrato.

DÉCIMA PRIMEIRA

DESPESAS DE FISCALIZAÇÃO A CREDITADA pagará ao BANCO, para fiscalizar a execução do projeto financiado a comissão de 0,10% (um décimo por cento) ao ano calculada sobre o montante do seu débito, bem como qualquer despesa efetuada para segurança, regularização e realização dos direitos creditórios do BANCO.

PARÁGRAFO PRIMEIRO

A comissão referida nesta Cláusula será paga semestralmente, feito o cálculo no fim de cada semestre sobre o montante do débito existente.

PARÁGRAFO SEGUNDO

As despesas referidas nesta Cláusula serão pagas pela CREDITADA à proporção que forem sendo efetuadas, dentro de 10 (dez) dias da emissão, pelo BANCO, do aviso de débito.

DÉCIMA SEGUNDA

AMORTIZAÇÃO E RESGATE - O principal que resultar deste contrato será pago ao BANCO em 20 (vinte) prestações semestrais e sucessivas, vencendo-se a primeira no dia 30 (trinta) de junho de 1958 (Anexo III - Tabela de Amortização).

DÉCIMA TERCEIRA

LUGAR DO PAGAMENTO - A CREDITADA pagará todas as importâncias devidas ao BANCO na sede deste.

DÉCIMA QUARTA

VENCIMENTO EXTRAORDINÁRIO E EXIGIBILIDADE ANTICIPADA DA DÍVIDA - À falta do cumprimento de qualquer das obrigações da CREDITADA, assumidas não só por este instrumento como por outros que porventura firmar com o BANCO, ou se ocorrer a paralisação da execução do projeto financiado, poderá o BANCO considerar vencido, ou concomitantemente vencidos, o contrato ou contratos existentes e exigir o total da dívida deles resultante, independentemente de aviso extra-judicial ou interpelação judicial.

DÉCIMA QUINTA

PRIORIDADE DE RESSARCIMENTO - Ressalvadas as situações jurídicas definitivamente constituídas ou os direitos adquiridos até esta data, a CREDITADA se obriga a não conceder preferência, prioridade ou privilégio a qualquer outro crédito sem o prévio consentimento escrito do BANCO.

DÉCIMA SEXTA

RESERVA DE FUNDOS

Para assegurar o pontual cumprimento de todas as obrigações assumidas neste instrumento a CREDITADA compromete-se a recolher mensalmente ao BANCO quantias equivalentes a 1/12 (um doze avos) do valor de todas as responsabilidades que tiver de atender em cada ano, à base da tabela de amortização anexa a este contrato.

PARÁGRAFO PRIMEIRO - A CREDITADA depositará até o 5º dia útil de cada mês, a partir do mês seguinte ao da primeira utilização do crédito, em conta bloqueada, as quantias referidas nesta Cláusula.

PARÁGRAFO SEGUNDO - A CREDITADA autoriza, desde logo, irrevogável - mente, o BANCO a aplicar os depósitos de que trata esta Cláusula no cumprimento de todas as suas obrigações decorrentes da utilização do crédito.

PARÁGRAFO TERCEIRO - As quantias provenientes dos depósitos referidos nesta Cláusula, até a data da sua aplicação nas amortizações dos débitos da CREDITADA, vencerão juros à taxa de 3% (três por cento) ao ano, juros estes que poderão ser destinados a atender ou a suprir às ditas amortizações em caso de falta ou insuficiência dos recolhimentos. A faculdade aqui reconhecida ao BANCO não afeta as demais disposições deste contrato sobre vencimento extraordinário e exigibilidade dos depósitos da CREDITADA.

DÉCIMA SÉTIMA

GARANTIA

Ainda para assegurar o cumprimento pontual de todas as obrigações ora assumidas, a CREDITADA dá em garantia ao BANCO o produto do recebimento das taxas de Renovação Patrimonial e Melhoramentos instituídos pelo Decreto-lei na

7.632, de 12 de junho de 1945, em conformidade com o que estabelecem os parágrafos seguintes:

PARÁGRAFO PRIMEIRO - Na hipótese de se verificar um atraso por parte da CREDITADA de mais de 30 dias no recolhimento das quantias referidas na Cláusula anterior, a garantia de que trata esta Cláusula ficará automaticamente convertida em cessão do direito ao recebimento das taxas de Renovação Patrimonial e Melhoramentos, podendo o BANCO arrecadá-las integralmente no pagamento dos débitos da CREDITADA, tudo sem prejuízo do uso da faculdade estipulada na Cláusula Décima Quarta.

PARÁGRAFO SEGUNDO - Ocorrendo a hipótese prevista no parágrafo anterior o BANCO poderá permitir que a CREDITADA arrecade as aludidas taxas na qualidade de sua mandatária, permanecendo ela como fiel depositária das quantias arrecadadas até recolhê-las ao BANCO nos 5 primeiros dias de cada mês.

PARÁGRAFO TERCEIRO - Caso o BANCO não tenha optado pelo vencimento extraordinário da dívida, faculdade essa que poderá usar posteriormente, se e quando julgar necessário, o produto dos recolhimentos de que trata o parágrafo anterior será semestralmente aplicado no pagamento das prestações semestrais referidas na Cláusula Décima Segunda, incorporando-se o saldo porventura existente ao fundo de que trata o parágrafo terceiro da Cláusula anterior. Se o produto dos depósitos fôr insuficiente para atender àqueles pagamentos, a CREDITADA se obriga a suprir a falta, imediatamente, com recursos de outra procedência.

DÉCIMA OITAVA

CONTINUIDADE DE COBRANÇA

A CREDITADA promoverá a cobrança e a arrecadação das taxas de Renovação Patrimonial e Me-

lhoramertos referidos na Cláusula anterior, até a final liquidação de todas as obrigações decorrentes deste contrato.

PARÁGRAFO ÚNICO - No caso de serem as taxas insuficientes para garantir o cabal atendimento das referidas obrigações da CREDITADA, as partes ora contratantes, quando o BANCO considerar conveniente, procederão à revisão deste instrumento a fim de serem estabelecidas garantias suplementares para o saldo devedor da mesma CREDITADA.

DÉCIMA NONA

PENA CONVENCIONAL - Se o BANCO tiver de recorrer aos meios judiciais, ainda que em processos administrativo ou arbitral, para haver o pagamento de qualquer parcela de seu crédito, terá direito à pena convencional irreduzível de 10% (dez por cento) sobre o valor da controvérsia, incluídos o principal, juros, comissões e despesas a cargo da CREDITADA.

VIGÉSIMA

TRANSFORMAÇÃO DA CREDITADA - Se a CREDITADA vier a se transformar em sociedade de economia mista ou assumir qualquer das formas de pessoa jurídica sujeita à falência ou cujos bens sejam penhoráveis, a CREDITADA se obriga a constituir, para assegurar o fiel cumprimento das obrigações assumidas neste instrumento, a garantia real que fôr solicitada pelo BANCO.

VIGÉSIMA PRIMEIRA

SEGURÓ - Os bens adquiridos e obras edificadas com a utilização do Crédito aberto neste contrato serão segurados, por conta da CREDITADA, em favor do BANCO, sempre que este o exigir, pela forma e nas condições combinadas entre as partes, de modo que, em caso de sinistro, o BANCO receba diretamente a respectiva indeniza-

ção para aplicá-la na amortização da dívida ou, se o preferir, na re-
posição dos materiais sinistrados.

PARÁGRAFO ÚNICO - Caso a CREDITADA não efetue os seguros a seu cargo,
ou a sua renovação nos prazos combinados, o BANCO
poderá efetuá-los, em virtude de poderes amplos e irrevogáveis que,
para esse fim, a CREDITADA ora expressamente lhe outorga.

VIGÉSIMA SEGUNDA

SUBSISTÊNCIA DE DIREITOS E OBRIGAÇÕES - Os direitos e obrigações es-
tatuídos e regulados neste
contrato e em outros a ele vinculados serão aceitos e observados pe-
los sucessores legais dos contratantes.

VICÉSIMA TERCEIRA

FÓRUM DO CONTRATO - O fórum deste contrato será o da Capital Federal, sal-
vo ao BANCO, todavia, o direito de optar pelo do
domicílio da CREDITADA;

VIGÉSIMA QUARTA

REGISTRO NO TRIBUNAL - O presente contrato só entrará em vigor após o
DE CONTAS seu registro no Tribunal de Contas da União, e
esta não será responsável por qualquer inden-
zação no caso de denegação do registro por aquele Tribunal.

Presente a este ato, a União Federal, representada pelo
Dr. Pedro Teixeira Soares Júnior, Procurador-Geral da Fazenda Pú-
blica, devidamente autorizado por despacho de 30-9-54 (Processo PR. ...
10.268/54) do Exmo. Sr. Presidente da República publicado no "Diário
Oficial" de 4-10-54, assina na qualidade de fiadora e principal paga-
dora da CREDITADA, com desistência expressa dos favores do Art. 1.503

do Código Civil, solidariamente se responsabilizando pelo exato cumprimento de todas as obrigações assumidas pela CREDITADA no presente instrumento

E por estarem justos e contratados, pela forma e nos termos acima, assinam os contratantes e o fiador este instrumento, em 8 vias para um só efeito, e para a seguinte distribuição:

5 vias para o BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

2 vias para a RÉDE DE VIAÇÃO PARANÁ-SANTA CATARINA

1 via para a UNIÃO FEDERAL

Rio de Janeiro, 16 de dezembro de 1954.

Pelo BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Walder Lima Sarmanho
Presidente

José Soares Maciel Filho
Diretor - Superintendente

Pela RÉDE VIAÇÃO PARANÁ-SANTA CATARINA

Flausino Mendes da Silva
Diretor

Pela UNIÃO FEDERAL

Dr. Pedro Teixeira Soares Junior
Procurador-Geral da Fazenda Pública

TESTEMUNHAS:

BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

ANEXO I

ESQUEMA DE DESEMBOLSO

| <u>Semestres</u> | <u>Retiradas</u> |
|------------------|----------------------|
| 2º - 1954 | Cr\$ 68.705.000,00 |
| 1º - 1955 | 68.705.000,00 |
| 2º - 1955 | 75.525.000,00 |
| 1º - 1956 | 75.525.000,00 |
| 2º - 1956 | 30.770.000,00 |
| 1º - 1957 | <u>30.770.000,00</u> |
| | Cr. 350.000.000,00 |

BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Walder Lima Sarmanho
Presidente

José Soares Maciel Filho
Diretor-Superintendente.

RÉDE DE VIACÃO PARANÁ SANTA CATARINA

Flausino Mendes da Silva
Diretor

UNIÃO FEDERAL

Dr. Pedro Teixeira Soares Júnior
Procurador-Geral da Fazenda Pública

BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO
ANEXO II

PLANO FINANCIADO

I) Linhas Novas

Conclusão das variantes Joaquim Murtinho-Jaguariaiva-Fábio Rego.

II) Linhas em tráfego

Ourinhos-Londrina

- a) Substituição de trilhos, aumento para 1800 do número de dormentes por quilômetro, substituição do lastro de terra por pedra, onde ainda existir aquela e reforço deste onde for deficitário;
- b) Drenagem da linha e substituição dos bueiros abertos de madeira, por tubos de concreto;
- c) Aquisição de equipamentos mecânicos para pedreira e para as turmas de remodelação da linha.

III) Material rodante

Aquisição de 500 vagões, sendo 350 fechados, 100 gaiolas e 50 gôndolas para lastro.

IV) Material de importação

| | |
|--|-------------------|
| - Trilhos (137 km de linha) | US\$ 1.644.000,00 |
| - Parte do valor de vagões, correspondente ao custo dos freios e eixos | US\$ 203.000,00 |
| - Equipamento de pedreiras | US\$ 500.000,00 |

BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Walder Lima Sarmanho
 Presidente

José Soares Maciel Filho
 Diretor-Superintendente.

RÉDE DE VIACÃO PARANÁ SANTA CATARINA

Flausino Mendes da Silva
 Diretor

UNIÃO FEDERAL

Dr. Pedro Teixeira Soares Júnior
 Procurador-Geral da Fazenda Pública

BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

ANEXO III

TABELA DE AMORTIZAÇÃO

| Nº da Prestação | Vencimento | Valor R\$ |
|-----------------|------------|-----------------------|
| 1 | 30/ 6/1958 | 12.576.000,00 |
| 2 | 31/12/1958 | 12.809.000,00 |
| 3 | 30/ 6/1959 | 13.258.000,00 |
| 4 | 31/12/1959 | 13.722.000,00 |
| 5 | 30/ 6/1960 | 14.202.000,00 |
| 6 | 31/12/1960 | 14.699.000,00 |
| 7 | 30/ 6/1961 | 15.214.000,00 |
| 8 | 31/12/1961 | 15.746.000,00 |
| 9 | 30/ 6/1962 | 16.297.000,00 |
| 10 | 31/12/1962 | 16.867.000,00 |
| 11 | 30/ 6/1963 | 17.458.000,00 |
| 12 | 31/12/1963 | 18.069.000,00 |
| 13 | 30/ 6/1964 | 18.701.000,00 |
| 14 | 31/12/1964 | 19.356.000,00 |
| 15 | 30/ 6/1965 | 20.033.000,00 |
| 16 | 31/12/1965 | 20.734.000,00 |
| 17 | 30/ 6/1966 | 21.460.000,00 |
| 18 | 31/12/1966 | 22.211.000,00 |
| 19 | 30/ 6/1967 | 22.988.000,00 |
| 20 | 31/12/1967 | 23.600.000,00 |
| | | <u>350.000.000,00</u> |

BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Walder Lima Sarmanho
Presidente

José Soares Maciel Filho
Diretor- Superintendente

RÉDE DE VIAÇÃO PARANÁ SANTA CATARINA

Flausino Mendes da Silva
Diretor

UNIÃO FEDERAL

Dr. Pedro Teixeira Soares Júnior
Procurador-Geral da Fazenda Pública

A N E X O 2

Contrato para a prestação de serviços junto às agências
rodo-ferroviárias da Rêde, na região norte do Paraná, celebrado en-
tre a Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina e a firma Agrofer Ltda.

CONTRATO QUE ENTRE SI FAZEM A RÉDE DE VIAÇÃO PARANÁ-SANTA CATARINA E A FIRMA AGROFER LTDA., SUCESSORA DE SEIXAS & CIA., PARA A CONTINUAÇÃO DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS JUNTO AS AGENCIAS RODOFERROVIÁRIAS DA RÉDE, SEDIADAS NO IV DISTRITO DO DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES (REGIÃO NORTE DO PARANÁ), SERVIÇOS FIXADOS POR CONTRATOS ANTERIORES E INICIADOS EM 1947, APÓS CONCORRÊNCIA PÚBLICA.

Entre as partes, de um lado a Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, aqui designada abreviadamente pela palavra RÉDE e representada pelo seu Diretor, Engenheiro Civil Flausino Mendes, e de outro lado, como segunda contratante a firma AGROFER LTDA., sucessora de SEIXAS & CIA., na execução desse serviço por contrato que se venceu em 15 de outubro de 1954, aqui designada simplesmente pela palavra CONTRATANTE e representada pelo seu Diretor-Gerente, ficou ajustado o contrato constante das cláusulas seguintes, a cujo cumprimento rigorosamente se obrigam.

CLÁUSULA I

Compete à Contratante:

- a) - Desempenhar as funções de Agente Comercial da RÉDE no IV Distrito do Departamento de Transportes (Zona Norte do Estado do Paraná) nas localidades indicadas pela RÉDE.
- b) - Instalar para esse fim e manter condignamente à sua custa, Agências comerciais e Rodoferroviárias em todas as cidades servidas ou não pelos trilhos da RÉDE, onde se fizer necessário. Na cidade de Londrina, sede do Serviço, a Agência continuará instalada no edifício da estação ferroviária, nas salas que para esse fim foram cedidas pela RÉDE, cabendo à CONTRATANTE mobiliar e manter à sua custa a mesma Agência. Também na estação de Barro Preto, a RÉDE cederá o espaço necessário para instalação da Agência no armazém de cargas.
- c) - Organizar os serviços destas Agências de acordo com os regulamentos e instruções vigentes, funcionando as mesmas como dependências da própria RÉDE.

Função das Agências:

- a) - Caberá às Agências Comerciais e Rodoferroviárias - por intermédio de funcionários da RÉDE nelas sediados - despachar e receber todas as mercadorias transportadas pelo sistema rodoferroviário, como vem fazendo até a presente data, sob a orientação da CONTRATANTE. A CONTRATANTE realizará por si ou pelas Empresas Rodoviárias designadas pela RÉDE, sob sua orientação, o transporte de ditas mercadorias até a estação ferroviária a que forem destinadas, da mesma forma transportando aos destinatários as mercadorias recebidas nestas estações.

b) - As Agências Comerciais e Rodoviárias organizarão os despachos nas formas usuais, bem como arrecadarão os fretes devidos à RÊDE, continuando tais serviços a ser executados nas mesmas condições como anteriormente.

c) - Durante o trajeto rodoviário a responsabilidade sobre estas mercadorias estará a cargo da Empresa que a transportar, competindo sempre à CONTRATANTE, quando não fôr a transportadora, a supervisão dêste serviço, como intermediária que é entre a RÊDE e as partes.

CLÁUSULA II

Quanto ao pessoal:

1) - Além do pessoal que se encontra em funcionamento nas Agências Rodoferroviárias, atualmente reduzido a quatro praticantes de agentes, aos quais cabe realizar os serviços específicos de seus cargos, a RÊDE fornecerá ainda, para o desenvolvimento do plano de escoamento da safra de café, mais os seguintes funcionários:

1 Chefe de Serviço Rodoferroviário no IV Distrito, que ficará sediado em Londrina e exercerá as funções de fiscal da RÊDE junto a todas as Agências, nas quais terá ampla liberdade de verificação;

1 Fiscal dos Serviços em Barro Preto;

2 Fieis de Armazém em Barro Preto;

10 Fieis de Armazém para Platina, Jacarezinho, Bandeirantes, Cornélio Procópio, Londrina, Cambé, Apucarana, Jandaia do Sul, Mandaguari e Maringá;

14 Vigias para os armazéns de propriedade da Rêde.

2) - Esse pessoal será designado na medida das necessidades do serviço, a critério da RÊDE.

3) - O transporte e as despesas de viagem dêsse pessoal estarão a cargo da CONTRATANTE.

4) - Os empregados fornecidos pela RÊDE exercerão suas funções de acordo com as instruções distribuídas pela RÊDE por intermédio da CONTRATANTE.

5) - A CONTRATANTE fornecerá o restante do pessoal que fôr necessário para realizar os serviços comerciais, rodoviários e rodoferroviários das mesmas Agências.

Para realização dos serviços referentes ao escoamento do café a CONTRATANTE manterá em todos os armazéns previstos no plano, inclusive em Barro Preto, tantos funcionários quantos a RÊDE julgar necessários para o recebimento, conferências, manipulação e carregamento dos cafés.

Manterá ainda para o mesmo fim três inspetores regionais, sediados em Jacarezinho, Londrina e Maringá, munidos de um "Jeep" cada

um, para atender diariamente ao controle de fiscalização nos armazens a seu cargo.

CLÁUSULA III

Quanto a baldeação e distribuição de mercadorias:

a) - As mercadorias transportadas pelo sistema rodoviário serão entregues à CONTRATANTE pelos Agentes ferroviários da RÉDE, nas estações ou nos próprios vagões, depois de conferidos e verificados pelos mesmos, ficando desse momento em diante sob responsabilidade da CONTRATANTE.

b) - Nas mesmas condições, os Agentes ferroviários da RÉDE receberão nos armazens das estações ou nos vagões as mercadorias destinadas a exportação, passando estas à responsabilidade da RÉDE depois de conferidas e verificadas.

c) - Quando motivos de força maior especificadamente de mau tempo ou desarranjo nos caminhões, não permitirem que a CONTRATANTE retire imediatamente as mercadorias, haverá uma tolerância até 72 horas para essa retirada, quando então a CONTRATANTE ficará responsável pela arazenagem.

d) - Pelos mesmos motivos não se cobrará estadia dos vagões que não possam ter sido completados ou carregados nos prazos estipulados nos regulamentos, até um limite de 48 (quarenta e oito) horas.

CLÁUSULA IV

As taxas e fretes rodoviários pertencentes à RÉDE serão arrecadados pelos seus funcionários sediados nas Agências Rodoviárias, sendo sumariados diariamente e remetidos à Tesouraria da RÉDE, em Curitiba, dentro das normas regulamentares até então observadas nesse serviço.

CLÁUSULA V

Quanto ao transporte do café:

a) - A CONTRATANTE se incumbirá da organização e da fiscalização do transporte de café pelo sistema rodoviário.

b) - Este transporte se fará de acordo com as instruções baixadas pela Circular nº 1-R, de 31 de maio de 1955 e nas quais se encontram fixadas as obrigações da CONTRATANTE.

c) - Os armazens da RÉDE em Barro Preto, ressalvadas as conveniências de outros serviços da RÉDE, serão destinados ao recebimento e controle de escoamento de café, ficando a cargo da CONTRATANTE a obrigação de realizar, por sua conta, todos os serviços relativos ao mesmo, como sejam descarga, conferência, empilhamento e carregamento dos cafés nos vagões.

d) - No mesmo armazém a CONTRATANTE instalará uma Agência Comercial e Rodoviária, para despachos e recebimentos de mercadorias que a ela forem destinadas.

d) - Quando o transporte de café até Barro Preto for realizado pelos próprios exportadores ou por qualquer empresa rodoviária, será esse café entregue no armazém da RÉDE, cabendo à CONTRATANTE a obrigação de:

- 1)- descarregar, receber e conferir - inclusive pesar - dito café;
- 2)- formar as pilhas e classificá-las de acordo com a ordem cronológica de embarque e as características de despacho;
- 3)- visar, juntamente com o Fiel do Armazém, após recebimento, as Notas de Consignação, para que a Agência ferroviária local possa realizar o respectivo despacho e emitir o "Conhecimento" ferroviário;
- 4)- fazer o embarque nos vagões.

f) - Nos demais casos, isto é, com o transporte rodo-ferroviário, o despacho se fará na Agência rodoferroviária da origem, sendo o café, da mesma forma, desembocado no armazém de Barro Preto e escoado pela ordem cronológica.

g) - O frete ferroviário de Barro Preto a Paranaguá será fixado pela RÉDE numa razão por saca, nela incluída uma taxa de armazenamento, assim como a parcela correspondente aos serviços da CONTRATANTE.

h) - Quanto ao frete rodoviário, será pago diretamente pela RÉDE e incluído na composição de preço do transporte rodoferroviário. Esse frete será fixado pela RÉDE de acordo com o contrato que a mesma manterá com as demais Empresas Rodoviárias, para a realização destes serviços.

Da mesma forma a RÉDE fixará, em acordo com a CONTRATANTE, os demais fretes rodoviários para as diversas mercadorias, excluído o café.

i) - De acordo com as instruções baixadas pela Circular nº 1-R, já citada, a CONTRATANTE realizará serviços idênticos aos estabelecidos para os armazens de Barro Preto, em todos os demais armazens da RÉDE previstos para o escoamento da safra de café.

Embora êstes armazens sejam, abertos, dirigidos, fechados e guardados pela própria RÉDE, através de seus Fieis de Armazém neles sediados, a CONTRATANTE será responsável por todas as faltas que estesjam ligadas aos serviços que lhe são atribuídos.

Quanto às mercadorias em retorno:

a) - A CONTRATANTE providenciará para o aproveitamento dos vagões em retorno de Paranaguá a Barro Preto, afim de criar uma corrente de tráfegos de mercadorias daquele pôrto para o norte do Estado.

b) - Assim, toda a mercadoria destinada à região norte do Estado pela via Barro Preto, será despachada pelo sistema rodoviário, salvo quando o consignatário preferir receber a mercadoria em Barro Preto, ficando por sua conta o transporte rodoviário até o destino, quando então o despacho será ferroviário.

No caso de transporte rodoviário via Barro Preto, cabe-rá à CONTRATANTE a obrigação de providenciar o transporte rodoviário daquela estação ao destinatário, quer seja diretamente, quer seja por intermédio de outras empresas de transporte rodoviário.

c) - Em qualquer caso, as mercadorias passam a responsabilidade da Contratante desde que forem entregues em Barro Preto, cabendo-lhe ainda a obrigação de arrecadar os fretes devidos à RÉDE.

d) - Estas mercadorias, ao chegarem em Barro Preto, poderão permanecer nos vagões para ser descarregadas diretamente nos caminhões, por prazo não superior a 12 (doze) horas, ou serão descarregadas no armazém daquela estação destinado a esse fim.

CLÁUSULA VI

Quanto às mercadorias despachadas "porta a porta":

a) - A CONTRATANTE se incumbirá da organização, manutenção e fiscalização do transporte das mercadorias despachadas pelo sistema rodoviário "PORTA A PORTA" na região designada para o exercício de atividades da CONTRATANTE, quer procedentes de tráfego mútuo, quer procedentes de tráfego próprio, dentro das normas pelas quais vem sendo feito esse serviço.

b) - À RÉDE compete expedir as instruções que se fizerem necessárias, no caso desse serviço ter que sofrer qualquer alteração em sua modalidade.

CLÁUSULA VII

A Rêde se obriga:

a) - a fornecer, gratuitamente, à CONTRATANTE, os livros impresos de despachos;

b) - a cobrar, juntamente com os fretes, as taxas estipuladas como remuneração da CONTRATANTE, nas seguintes bases:

- 1)- Na Zona "A", não será atribuída qualquer remuneração;
- 2)- Na Zona "B":

I- R\$ 5,00 por saca de café despachada, com carga e descarga, ou baldeação por conta da CONTRATANTE, sendo R\$ 2,00 para pagamento das citadas operações e R\$ 3,00 para remuneração dos serviços de agenciamento, manuseio do café nos armazéns e supervisão geral.

II) - Quando houver armazenamento nos armazens arrendados pela CONTRATANTE em Platina e Jacarezinho, mais R\$ 3,50 por saca.

3) - Na Zona "C", na primeira fase:

I) - R\$ 3,00 por saca de café despachada em Barro Preto diretamente pelos interessados, com carga, descarga ou baldeação por conta da CONTRATANTE.

II) - R\$ 4,00 (quatro cruzeiros) por saca de café despachada pelas Agências rodoviárias e transportadas a Barro Preto por qualquer empresa rodoviária, com carga, descarga, ou baldeação por conta da CONTRATANTE, sendo R\$ 2,00 (dois cruzeiros) para pagamento das citadas operações e R\$ 2,00 (dois cruzeiros) para remuneração dos serviços de agenciamento, manuseio de café nos armazens e supervisão geral.

4) - Na Zona "C", na 2ª fase, além dos pagamentos previstos no item 3:

I) - R\$ 4,00 (quatro cruzeiros) por saca de café recebido e despachado nos armazens de Concentração, com carga, descarga ou baldeação por conta da CONTRATANTE, sendo R\$ 2,00 (dois cruzeiros) para pagamento das citadas operações e R\$ 2,00 (dois cruzeiros) para remuneração dos serviços de agenciamento, manuseio do café nos armazens de supervisão geral.

II) - Quando se tratar de café despachado para o porto de Santos, nos armazens de Concentração ou nos que a CONTRATANTE estiver operando, será cobrada a taxa de R\$ 4,00 (quatro cruzeiros) por saca para os serviços previstos no item I da condição anterior.

5) - R\$ 0,04 (quatro centavos) por kg de mercadoria despachada pelo sistema rodoviário, via Barro Preto, e com destino ao norte do Estado do Paraná, com descarga, carga ou baldeação por conta da CONTRATANTE.

6) - R\$ 0,08 (oito centavos) por kg de mercadoria despachada pelo sistema rodoviário "Porta a Porta".

c) - a pagar à CONTRATANTE, mensalmente até o último dia do mês subsequente, as importâncias arrecadadas que lhe forem devidas. Quanto ao pagamento devido pelos serviços referentes ao café na zona "C", serão os mesmos feitos diariamente, na forma que se usará para o pagamento às empresas rodoviárias.

d) - a dar franquia telegráfica à CONTRATANTE em objeto de serviço.

e) - a fornecer passe livre, válido no IV Distrito, a cinco (5) empregados da CONTRATANTE, que percorrerão periodicamente as Agências,

em função de fiscalização e propaganda comercial do serviço, e apresentarão relatórios mensais de suas atividades.

f) - fica expresso que se houver aumento comprovado no pagamento dos serviços de carga e descarga a RÉDE reajustará o pagamento dos mesmos serviços com a CONTRATANTE.

CLÁUSULA VIII

A CONTRATANTE manterá seus empregados segurados no IAPTEC, assim como será de sua exclusiva responsabilidade toda e qualquer despesa decorrente de questões trabalhistas com os mesmos empregados.

CLÁUSULA IX

A CONTRATANTE promoverá a propaganda dos serviços de sua conta, após aprovação da RÉDE, podendo esta, em casos excepcionais, prestar-lhe auxílio.

CLÁUSULA X

A CONTRATANTE se obriga a prestar toda a colaboração à RÉDE no que se referir ao pessoal e material de transporte.

CLÁUSULA XI

No caso da Rêde pretender criar outros serviços no IV Distrito, em colaboração com empresas particulares, a CONTRATANTE terá preferência em igualdade de condições.

CLÁUSULA XII

O presente contrato tem a duração de 1 (um) ano, a contar da data de sua assinatura, e poderá ser prorrogado por mútuo e expresso atendimento das duas partes.

CLÁUSULA XIII

A inobservância, por qualquer das partes contratantes, do determinado no presente instrumento, importa no direito da parte prejudicada de rescindí-lo, sem que caiba à parte faltosa nenhum direito de indenização, sem prejuízo da responsabilidade pelos danos causados.

CLÁUSULA XIV

A CONTRATANTE não poderá transferir este instrumento a terceiros, sem prévio consentimento da RÉDE.

CLÁUSULA XV

Para quaisquer questões judiciais oriundas deste contrato, fica eleito o fôro da Comarca de Curitiba, em favor do qual a Contratante renuncia o do seu domicílio.

Curitiba, 9 de julho de 1 955

TESTEMUNHAS:

a) Laurival Carnieri
a) Lineu Marchiori

a) Flausino Mendes
a) Maria Julita P. Petrelli

A N E X O 3

Contrato de empreitada para reparação de vagões, celebrado entre a Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina e a Empresa Metalúrgica de Joinville Ltda.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS
RÊDE VIAÇÃO PARANÁ - SANTA CATARINA
CURITIBA - PARANÁ

INSTRUMENTO PARTICULAR DE RETIFICAÇÃO E RATIFICAÇÃO DE CONTRATO DE EMPREITADA PARA A REPARAÇÃO DE VAGÕES, QUE ENTRE SI FAZEM A RÊDE DE VIAÇÃO PARANÁ-SANTA CATARINA E A USINA METALÚRGICA JOINVILLE S/A., como abaixo se declara:

Entre partes, de um lado, a Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, empresa de transportes e autarquia federal, com sede nesta Capital, representada por seu Diretor, Dr. Flausino Mendes da Silva e de outro lado a Usina Metalúrgica Joinville, S.A., sociedade comercial, com sede na cidade de Joinville, Estado de Santa Catarina, representada por seu Diretor-Gerente, Dr. Alberto Carlos de Abreu Rocha, ali residente e de passagem por Curitiba, foi ajustado o seguinte, a cujo integral cumprimento reciprocamente se obriga:

1a.) - A cláusula 5a. do contrato celebrado em 26 de abril de 1954, relativo à empreitada para reparação de vagões da Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, pela Usina Metalúrgica Joinville S.A. passará de agora em diante, a vigorar com a seguinte redação: O número de vagões a serem reparados dependerá da verba que fixar anualmente.

2a.) - A cláusula 6a. do mesmo contrato a que se refere a condição acima, passará, de agora em diante, a vigorar com a seguinte redação: Como remuneração de serviços a serem prestados pela EMPREITEIRA, receberá ela na base de Cr\$ 15,00 (quinze cruzeiros) por homem-hora o custo da mão de obra direta, comprovada pelas folhas de serviço, acrescido esse custo de 200% (duzentos por cento).

3a.) - Continuam em pleno vigor e sem qualquer alteração, as demais cláusulas do referido contrato de 26 de Abril de 1954, substituindo-se, nas cláusulas 7a., 9a. e 10a., a importância e a percentagem da remuneração, delas constantes, pelas fixadas no presente instrumento, ou sejam Cr\$ 15,00 (quinze cruzeiros) por homem-hora o custo da mão de obra direta, com o acréscimo, nesse custo, de 200% (duzentos por cento).

- - -

E como assim ajustaram, mandaram fazer este instrumento em duas vias iguais, datilografadas de uma só vez, que vão assinadas pelos representantes das partes e pelas testemunhas abaixo. Isento de selo ex-vi-legis.

Curitiba, 12 de Julho de 1955

(as.) FLAUSINO MENDES
ALBERTO CARLOS DE ABREU ROCHA

TESTEMUNHAS:

A. B. Borba
Caio Pimentel

CONTRATO DE EMPREITADA DE REPARAÇÃO DE
VAGÕES QUE FAZEM A RÉDE DE VIAÇÃO PARA-
NÁ - SANTA CATARINA E A USINA METALÚRGI-
CA JOINVILLE S/A.

Aos vinte e seis dias do mês de abril do ano de 1954, nesta cidade de Curitiba, Estado do Paraná, no gabinete do Diretor da Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, à avenida João Pessoa nº 103, presentes como partes justas e contratadas, de um lado a Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, autarquia de propriedade do Governo Federal, neste ato representada por seu Diretor Engº Raul Zenha de Mesquita, daqui por diante denominada RÊDE, e de outro lado a Usina Metalúrgica Joinville S/A., com sede na cidade de Joinville, Estado de Santa Catarina, representada por seu Diretor Engº Alberto Carlos de Abreu Rocha, daqui por diante denominada EMPREITEIRA, foi concluído o presente contrato para reparação de vagões ferroviários, metálicos e de madeira, nas condições contidas nas cláusulas que se seguem:

la.

A EMPREITEIRA se compromete a reparar os vagões da RÊDE que a mesma julgar conveniente, para o que lhe serão eles entregues no desvio de suas oficinas em Joinville.

2a.

Os vagões serão entregues à EMPREITEIRA por intermédio do Departamento das Oficinas da RÊDE, acompanhados da relação dos serviços a executar, obrigando-se a EMPREITEIRA a executar qualquer outro serviço que eventualmente venha a ser considerado indispensável pelo Fiscal da RÊDE.

3a.

A RÊDE providenciará, na medida de suas possibilidades, para que a entrega de vagões à EMPREITEIRA se faça em grupos da mesma série, assegurando assim uma melhor produção com a execução de trabalhos em série.

4a.

Sempre que possível, o material necessário à execução das reparações será fornecido pela RÊDE. Caso esta não possa fornecê-lo, fica a EMPREITEIRA autorizado a adquiri-lo ou a fabrica-lo.

5a.

O número de vagões a serem reparados dependerá do valor da verba que a RÊDE fixar anualmente. Para o corrente ano esta verba será de Cr\$ 8.000.000,00 (oito milhões de cruzeiros).

6a.

Como remuneração dos serviços a serem prestados pela EMPREITEIRA, receberá ela na base de Cr\$ 7,85 (sete cruzeiros e oitenta e cinco centavos) por homem hora o custo da mão de obra direta, comprovada pelas folhas de serviço, acrescido esse custo de 185% (cento e oitenta e cinco por cento).

7a.

O valor da mão de obra direta mais 185% mencionado na cláusula 6a., cobrirá a EMPREITEIRA de todas as despesas relacionadas com os serviços, tais como lucro, administração geral, utilização das instalações de oficinas, horas de trabalhos de máquinas, impostos, taxas e demais onus legais, inclusive os que, em virtude da legislação trabalhista incidam diretamente sobre a execução dos serviços.

8a.

Além da remuneração acima, a RÊDE reembolsará a EMPREITEIRA do custo dos materiais que a mesma fornecer, com o acréscimo de 18% (dezoito por cento) acréscimo este correspondente ao imposto de vendas e consignações e ao lucro da EMPREITEIRA.

9a.

Caso se verifique variação do salário médio pago pela EMPREITEIRA, ou aumento de taxas, impostos, contribuições ou onus a que esteja ela sujeita, pela execução dos serviços aqui contratados, poderá a EMPREITEIRA pleitear a revisão do salário base de Cr\$ 7,85 e a percentagem de 185% estabelecidos na cláusula 6a., reservando-se a RÊDE o direito de readjustar esses elementos, se o acréscimo daí decorrente não tornar prejudicial aos seus interesses a continuação do contrato. Havendo recusa da RÊDE em atender à pretensão da EMPREITEIRA, poderá esta, se assim lhe convier, considerar rescindido este contrato, caso em que a EMPREITEIRA, no prazo de 30 (trinta) dias, concluirá os serviços nos vagões já em mãos, pagando então, a RÊDE, o trabalho realizado.

10a.

Para o recebimento da remuneração devida pelos serviços de mão de obra, a EMPREITEIRA apresentará mensalmente à RÊDE as contas relativas aos serviços realizados, vagão por vagão, de acordo com a relação dos serviços, e tomado como custo básico do homem hora o valor de Cr\$ 7,85 e a percentagem de 185% indicadas na cláusula 6a.

11a.

Para o recebimento das remunerações citadas na cláusula 9a. devidas pelo emprego de material nas reparações executadas, a EMPREITEIRA apresentará contas detalhadas, dos materiais relativos a cada item de serviço, indicando espécie, quantidade, preços unitários de fatura e preço total a cobrar. Na mesma conta constarão também os materiais aplicados no vagão e fornecidos pela RÊDE.

12a.

A EMPREITEIRA apresentará à RÊDE, mensalmente, as contas relativas à remuneração a que tiver direito, na forma do disposto nas cláusulas 10a. e 11a., e referentes aos vagões reparados no mês anterior, reservando-se à RÊDE o direito de contestar os preços dos materiais faturados se os mesmos não corresponderem aos do mercado local na data da aplicação.

13a.

A RÊDE designará um Fiscal, para, como seu representante, acompanhar todos os serviços aqui contratados, cabendo ao referido Fiscal verificar:

- a) a qualidade do material e da mão de obra aplicados;
- b) o material retirado e aplicação em cada veículo;
- c) o recebimento do material fornecido pela RÊDE e a devolução do material aproveitável;
- d) a assinatura dos termos de recebimento dos veículos reparados.

14a.

A EMPREITEIRA facilitará ao Fiscal o exame de todos os documentos cuja fiscalização possa interessar à RÊDE, submetendo-se no que fôr necessário, em virtude das obrigações estabelecidas neste contrato, às exigências legais dos órgãos competentes da RÊDE.

15a.

Os serviços serão executados pela EMPREITEIRA com inteira observância das instruções, desenhos e especificações da RÊDE, observando sempre o que fôr usual na mesma.

16a.

A EMPREITEIRA assumirá inteira garantia dos serviços executados e materiais aplicados nas reparações. Caso os serviços sejam considerados imperfeitos, poderá ser rescindido o contrato, sem ônus de espécie alguma para a RÊDE.

17a.

A sucata e peças não aproveitáveis serão devolvidas à RÊDE ou à quem fôr por ela determinado, carregadas sobre o vagão.

18a.

O presente contrato poderá ser rescindido pela RÊDE, independentemente de interpelação judicial ou extra-judicial, no caso de infração de qualquer de suas cláusulas, sem que assista à EMPREITEIRA direito à indenização.

19a.

O presente contrato é válido até 31 de dezembro de 1954, podendo ser prorrogado sucessivamente por períodos sucessivos de um ano, se este contrato não fôr denunciado por qualquer das partes contratantes até 30 (trinta) dias antes do seu término.

20a.

O presente contrato é isento de sêlo, por força do disposto no parágrafo quinto, número VI, do artigo 15º da Constituição Federal, e a EMPREITEIRA é dispensada de prestar caução, por ser empresa de notória idoneidade, conforme prescreve o parágrafo, segundo do artigo 770 do Regulamento Geral de Contabilidade Pública.

21a.

As dúvidas e divergências suscitadas entre as partes contratantes serão dirimidas mediante arbitramento, escolhendo as partes interessadas, de comum acordo, um árbitro, ou judicialmente, no caso de não acordarem por meio de arbitramento.

22a.

Fica eleito o fórum de Curitiba para quaisquer ações ou procedimentos judiciais oriundos deste contrato.

23a.

É vedado, à EMPREITEIRA, transferir este contrato à terceiro, total ou parcialmente, obrigando-se ainda a EMPREITEIRA a comunicar à RÉDE, dentro do prazo de 15 (quinze) dias, qualquer alteração do seu contrato social.

E por estarem assim as partes justas e contratadas, assinam perante as testemunhas abaixo o presente instrumento em 7 (sete) vias.

Curitiba, 26 de abril de 1954.

(as.) Raul Zenha de Mesquita
" Alberto Carlos de Abreu Rocha

Testemunhas:

- a) Caio Pimentel
- a) Francisco Cruz

A N E X O 4

Contrato de empreitada para reparação e revisão de vagões,
celebrado entre a Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina e a Companhia
Brasileira de Material Ferroviário.

CONTRATO DE EMPREITADA PARA REPARAÇÃO E REVISÃO DE VAGÕES QUE FAZEM A RÉDE DE VIAÇÃO PARA NÁ-SANTA CATARINA E A COMPANHIA BRASILEIRA DE MATERIAL FERROVIÁRIO.

Aos 11 dias no mês de Julho do ano de 1 956, nesta cidade de Curitiba, Estado do Paraná, no gabinete do Diretor da Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, à avenida João Pessoa, 103, presentes como partes justas e contratadas, de um lado a Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina, autarquia de propriedade do Governo Federal, neste ato representada pelo seu Diretor, Engº. Angelo Lopes, daqui por diante de nominada RÉDE, e de outro lado a Companhia Brasileira de Material Ferroviário, com sede na cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, representada pelo Dr. Pedro Augusto Fleury da Silveira, daqui por diante denominada EMPREITEIRA, foi concluído o presente contrato para reparação de vagões metálicos e revisão de vagões metálicos e de madeira, nas condições contidas nas cláusulas que se seguem:

1^a

A EMPREITEIRA se compromete a reparar vagões da RÉDE, das séries metalica, que a mesma julgar conveniente, e que para isso lhe serão entregues em suas Oficinas de Osasco, São Paulo, nos desvios de sua propriedade ali existentes.

2^a

A EMPREITEIRA se compromete a executar serviços de revisão geral nos vagões da RÉDE das séries metalica e de madeira, obedecendo para a execução dos serviços, as normas estabelecidas para a "Revisão de veículos", anexas a este contrato.

3^a

Para os serviços de revisão geral, a EMPREITEIRA se obriga a manter um posto de revisão na cidade de Ponta Grossa, em local a ser designado pela RÉDE.

4^a

Os vagões a que se refere a cláusula 1^a, serão entregues à EMPREITEIRA por intermédio do Departamento das Oficinas da RÉDE acompanhados da relação dos serviços a executar, obrigando-se a EMPREITEIRA a executar qualquer outro serviço que venha a ser considerado indispensável pelo fiscal da RÉDE.

5^a

Os vagões a que se refere a cláusula 2^a, serão entregues à EMPREITEIRA, pelo Chefe das Oficinas de Ponta Grossa, e, pelo mesmo recebidos, apos a execução dos serviços.

6^a

A RÉDE providenciará para que a entrega de vagões à EMPREITEIRA se processe em grupo da mesma série, afim de que possa a mesma manter um serviço seriado que permita conseguir melhor rendimento em seus trabalhos.

7a

Para os vagões a que se refere a cláusula 1^a, a EMPREITEIRA em pregará de seus estoques os materiais indispensaveis à perfeita execução dos serviços.

8a

Para os vagões a que se refere a cláusula 2^a, sempre que possível, o material necessário à execução dos serviços sera fornecido pela RÉDE.

Caso a RÉDE não possa fornecê-lo, fica a EMPREITEIRA autorizada a adquirí-lo ou a fabrica-lo.

9a

O número de vagões a serem reparados, dependerá do valor da verba que a RÉDE fixar anualmente, e do que será dado prévio conhecimento a EMPREITEIRA.

10a

Como remuneração dos serviços a serem prestados pela EMPREITEIRA, receberá ela 200% (duzentos por cento) sobre o custo da mão de obra, na base de R\$ 19,587 (dezenove cruzeiros e cincuenta oito centavos e sete decimos) por homem/hora, para os vagões a que se refere a cláusula 1^a, comprovado pelo resultado obtido, aplicando a tabela de serviços padroes, anexa ao presente contrato, as relações de serviços executados em cada vagão e discriminados item por item, e na base de R\$ 15,00 (quinze cruzeiros) por homem/hora para os vagões a que se refere a cláusula 2^a comprovada pelas folhas de serviço devidamente apropriado.

11a

O valor da mão-de-obra direta mais 200% mencionado na cláusula 10^a, indemnizara a EMPREITEIRA de todas as despesas relacionadas com os serviços, tais como, lucro, administração geral, utilização das instalações de oficinas, horas de trabalhos de máquinas, impostos, taxas e demais ônus legais, inclusive os que, em virtude da legislação trabalhista incidam diretamente sobre a execução de serviços.

12a

Além da remuneração acima, a RÉDE reembolsará a EMPREITEIRA do custo dos materiais que a mesma fornecer, com o acréscimo de 18% (dez e oito por cento), acréscimo este, correspondente ao imposto de vendas e consignações e ao lucro da EMPREITEIRA.

13a

Caso se verifique variação do salário médio pago pela EMPREITEIRA, ou aumento de taxas, impostos, contribuições ou ônus a que esteja ela sujeita, pela execução dos serviços aqui contratados, poderá a EMPREITEIRA pleitear a revisão dos salários base de R\$ 19,587, de R\$ 15,00 e da percentagem de 200% estabelecidos na cláusula 10^a, reservando-se a RÉDE o direito de reajustar esses elementos, se o acréscimo daí decorrente não tornar prejudicial aos seus interesses a continuação do contrato. Havendo recusa da RÉDE em atender a pretensão da EMPREITEIRA, poderá esta, se assim lhe convier, considerar rescindido este contrato, caso em que a EMPREITEIRA no prazo de 30 (trinta) dias, concluirá os serviços em andamento nos vagões, pagando então, a RÉDE, o trabalho realizado.

14^a

Para o recebimento da remuneração devida pelos serviços de mão-de-obra, a EMPREITEIRA apresentará mensalmente à RFFDE as contas relativas aos serviços realizados, vagão por vagão, item por item, de acordo com a relação dos serviços executados, na base da tabela referida na cláusula 10^a e tomado como custo básico do homem/hora, o valor de R\$ 19,587 para os vagões da cláusula 1^a e o valor de R\$ 15,00 para os vagões da cláusula 2^a e a percentagem de 200% indicada na cláusula 10^a.

15^a

Para o recebimento das remunerações, citadas na cláusula 17^a, devidas pelo empréstimo de material nas reparações executadas, a EMPREITEIRA apresentará contas detalhadas dos materiais relativos a cada item de serviço, indicando a espécie, quantidade, preços unitários de fatura e preço total a cobrar. Na mesma conta constarão também os materiais aplicados no vagão e fornecidos pela RFFDE. O preço dos materiais não deverá exceder o custo de aquisição vantajosa, vigente na praça de aquisição.

16^a

A EMPREITEIRA apresentará mensalmente à RFFDE, as contas relativas a remuneração a que tiver direito, na forma do disposto nas cláusulas 14^a e 15^a, e referentes aos vagões reparados no mês anterior, reservando-se a RFFDE o direito de contestar os preços de materiais faturados se os mesmos não corresponderem aos do mercado local na data da aplicação.

17^a

A RFFDE designará um Fiscal, para, como seu representante, acompanhar todos os serviços aqui contratados, cabendo ao referido Fiscal verificar:

- a - a qualidade do material e da mão-de-obra aplicados;
- b - o material retirado e aplicado em cada vagão;
- c - o recebimento do material fornecido pela RFFDE e a devolução do material aproveitado;
- d - assinatura dos termos de recebimento dos vagões reparados;
- e - indicar os serviços a serem executados nos vagões, além dos reportados, se for o caso;
- f - verificar em cada caso para os vagões da cláusula 1^a a conveniência e possibilidade de modernizá-los e se for o caso autorizar as modificações necessárias, dando ciência imediata ao Sr. Diretor da RFFDE.

18^a

A EMPREITEIRA facilitará ao Fiscal o exame de todos os documentos cuja fiscalização possa interessar a RFFDE, submetendo-se no que for necessário, em virtude de obrigações estabelecidas neste contrato, as exigências legais dos órgãos competentes da RFFDE.

19^a

Os serviços serão executados pela EMPREITEIRA com inteira observância das instruções, desenhos e especificações da RFFDE, observando sempre o que for usual na mesma.

20^a

A EMPREITEIRA fará inteira garantia dos serviços executados e dos materiais aplicados nas reparações e nas revisões gerais. Caso os serviços sejam considerados imperfeitos, poderá ser rescindido o contrato, sem onus de especie alguma para a RFFDE.

21*

A sucata será creditada à REDE, pela EMPREITEIRA, pelo preço da praça. As peças aproveitáveis serão devolvidas à REDE, a Juiz do Fiscal.

22*

O presente contrato poderá ser rescindido pela REDE, independentemente de interpelação judicial ou extra judicial, no caso de infração de qualquer de suas clausulas, sem que assista à EMPREITEIRA direito de indenização.

23*

O presente contrato é válido por um ano, contado a partir da data de sua assinatura, podendo ser prorrogado por períodos sucessivos de um ano, se não for denunciado por qualquer das partes contrantes até 30 (trinta) dias antes do seu término.

24*

O presente contrato é isento de selo, por força do disposto no parágrafo 5º, nº VI, do artigo 15º da Constituição Federal, e a, EMPREITEIRA é dispensada de prestar caução, por ser empresa de notória idoneidade, conforme prescreve o parágrafo segundo do artigo 770 do Regulamento Geral de Contabilidade Pública.

25*

Fica eleito o Fórum de Curitiba para quaisquer ações ou procedimentos judiciais oriundos deste contrato, renunciando a EMPREITEIRA e do seu domicílio.

26*

A EMPREITEIRA fez prova que seus empregados estão segurados contra riscos de acidente do trabalho, conforme apólice nº 49 632 da Companhia Paulista de Seguros.

27*

É vedado à EMPREITEIRA, transferir este contrato a terceiro, total ou parcialmente, obrigando-se ainda a EMPREITEIRA a comunicar à REDE, dentro do prazo de 15 (quinze) dias, qualquer alteração do seu contrato social.

E por estarem assim as partes justas e contratadas, assinam com as testemunhas abaixo o presente instrumento em 7 vias.

Curitiba, 24 de julho de 1 956

(as.) Angelo Lopes - Diretor

TESTEMUNHAS:

(as.) P.A. Fleury da Silveira

Ibrahym Trippis

Alceu de Albuquerque

REVISÃO DE VEÍCULOS

O característico básico da organização deste serviço consiste em um exame semelhante aos realizados pelos conservadores nas Esplanadas, porém, com uma parada do vagão em lugar obrigado, durante um tempo maior, o que permitirá a desmontagem dos órgãos mais vulneráveis; as peças desmontadas e limpas proporcionam um exame bem mais rigoroso do que a simples vistoria da esplanada, no intervalo entre dois trens.

A parada não deverá ser superior a 4 dias, porquanto o veículo será considerado em tráfego e não em reparação; julgamos necessário não se perder de vista esse detalhe; o veículo continua em tráfego.

1º - ESTOQUE:-

Para que o veículo não seja desviado do tráfego por tempo elevado, será necessário que as peças avariadas ou defeituosas possam ser substituídas imediatamente sem aguardar reparação.

Para isso devem haver duas espécies de materiais em estoque;

a) Material de consumo, pertencente ao Almoxarifado do Posto de Revisão, tal como:

parafusos, porcas, cepas, tábuas, pinos, etc.

b) Material de substituição já pago, pertencente ao Posto de Revisão; as peças avariadas serão substituídas por outras reparadas, que tenham sido retiradas de veículos revistos anteriormente.

2º - ALMOXARIFADO DO POSTO DE REVISÃO.

Os materiais de consumo serão fornecidos normalmente pelo Almoxarifado que o Posto Central de Revisão manterá e que conterá unicamente;

a) Peças pagas, isto é, retiradas com requisição periódica do Almoxarifado Central;

b) Peças reparadas, isto é, retiradas de veículos revisados anteriormente e devidamente reparadas ou consertadas. As peças reparáveis, retiradas dos vagões anteriormente revisado, serão reparadas e revisadas pelas Oficinas da Estrada, ou por outra Oficina, que vier a ser indicada, debitando-se o custo da reparação de tais peças a uma verba de conservação de veículos.

Será mantido um controlo do movimento e aplicação dessas peças, por meio de fichas de estoque.

Para a organização inicial do Posto Central de Revisão, será feita uma requisição global dos materiais necessários, uma vez feita a previsão da quantidade indispensável ao início dos serviços.

3º - TIPOS DE REVISÃO:-

Estabelecido um intervalo de três anos para recolhimento dos vagões às Oficinas de reparação, teremos os seguintes tipos de

revisão:

Leve, em cada 6 meses, - Geral, em cada 18 meses.

Um veículo ficará, assim, sujeito ao seguinte ciclo de reparações:

Reparação
Revisão leve
Revisão leve
Revisão Geral
Revisão leve
Revisão leve
Revisão Geral ou Reparação

As reparações serão equiparadas a revisões gerais para determinação das chamadas para novas revisões.

4º - TEMPO DE REVISÃO:-

Ieve - 2 dias no máximo, - Geral - 4 dias no máximo.

5º - ENTRADAS E SAÍDAS:-

Os vagões para revisão deverão ser entregues no Posto de Revisão até as 6 horas no máximo, e poderão ser retirados depois das 16 horas.

O Movimento será avisado, diariamente, à tarde, dos veículos que devem ser recolhidos à Revisão, assim como daqueles que estiverem prontos.

A Divisão de transportes deverá exercer especial fiscalização para que os vagões designados não faltem à revisão, pois traria perturbação ao programa de reparação.

6º - CHAMADA:-

O Sr. Chefe da Revisão da Mecânica fornecerá, mensalmente, ao Transporte, a relação dos veículos que devem ser recolhidos à Revisão, com indicação do número e marcas das revisões anteriores.

Os pôstos de conservadores deverão cooperar no encaminhamento dos veículos chamados à Revisão.

A relação dos veículos que devem ser revistos será transcrita no aviso de Movimento para que todo o pessoal do Transporte tome conhecimento.

7º - MARCAS:-

As marcas serão constituídas por uma figura geométrica contendo as iniciais - R. G. ou L. com espaço para ser inscrito o número do mês, como está indicado abaixo:

REVISÃO GERAL:- elipse 20 x 10

REVISÃO LEVE:- losango 20 x 10

Uma marca de LEVE substituirá outra de LEVE. Uma marca de GERAL substituirá todas as outras de LEVE e de GERAL - Uma marca de REPARAÇÃO substituirá todas as outras. Os anos serão classificados pelas cores das marcas, pelo que propomos:

- 1956 - Alaranjado (A)
1957 - Verde (V)
1958 - Branco (B)
1959 - Cinzento (C)

O Pôsto de Revisão deverá retocar as marcas antigas para manter-las vivas, suprimindo as desnecessárias.

8º - ORGANIZAÇÃO DE CHAMADA:

Para facilitar o acompanhamento da movimentação do veículo entre as reparações, Revisões Leves e Revisão Geral, seria aconselhável adotar-se os registros em dois jogos de fichas iguais; um dos jogos seria arrumado por série e ordem crescente do número dos veículos e o outro por ordem da data da última reparação ou revisão; este último jogo será móvel.

9º - CARACTERÍSTICO GERAL DA REVISÃO:

- a) Desmontagem completa de cada aparêlho do veículo, de modo a permitir a limpeza e exame cuidadoso, quer o aparêlho pareça estar em bom ou mau estado. Depois de limpas, as peças serão examinadas com calibres de desgastes ou deformações para substituição das defeituosas por novas ou reparadas, retiradas do Almoxarifado.
- b) Lubrificação de todas as peças móveis como pinos, dobradiças, corredeiras, contrabalanças, centros de truques, etc. Lubrificação, também, com óleo sujo, dos parafusos de grandes dimensões para facilidade de ulterior retirada.

10º - REVISÃO LEVE

- a) Desmontagem completa dos aparêlhos de freio, de engate e de lubrificação;
- b) Reaperto geral de todos os parafusos, com instalação de conta-porcas do estrado, centros, carxão, cobertura, truques, etc.
- c) Vedação de frestas de paredes, portas e coberturas;
- d) Substituição, no máximo, de 5 tábuas de assoalho ou paredes;
- e) Exame do estrado do truque, centros, longarinas, etc.;
- f) Exame rigoroso de folgas de parabalanço, corredeiras de truques;
- g) Lubrificação de peças móveis.

11º - REVISÃO GERAL

- a) Todos os serviços do ITEM 10 e mais os seguintes:
- b) Desmontagem completa do truque;
- c) Substituição até 20 tábuas do assoalho e das paredes laterais.

12º - FREIOS:

- a) Desmontagem dos cilindros de freio;
- b) Ensaio de vasamento do encanamento;
- c) Ensaio de vasamento dos cilindros;
- d) Ensaio de aplicação e soltura do freio depois de examinado,

limpo e montado no vagão;

e) Graduação de freio manual e automático;

f) Ensaio de mangueiras com pressão de 110 lbs. e dos bocais de mangueiras com calibres.

13º- ENGATES:-

a) Desmontagem completa;

b) Limpesa e exame de cada peça;

c) Calibração de molas;

d) Calibração de charneiras e cunhas dos engates automáticos;

e) Calibração de folgas nas cabeças de engates comuns;

f) Reaperto rigoroso de porcas de corredeiras e exame da longarina no lugar da corredeira.

14º- LUBRIFICAÇÃO:-

a) Retirada do enchimento, bronze, calço, na revisão leve; na revisão Geral será desmontado também o rodeiro;

b) Calibração de folgas de bronze na manga, de bronze ou calço na caixa;

c) Exame do desgaste e ajustagem do bronze;

d) Substituição do enchimento por novo; o velho será reaproveitado após a limpeza.

15º- MARCHA DE SERVIÇO:-

Na entrada, os vagões serão submetidos a um exame inicial por dois ajudantes que assinalarão todos os defeitos com giz.

Na entrega dos vagões depois de revisados, serão submetidos a novos exames por dois outros ajudantes. O Encarregado deverá examinar pessoalmente as folgas dos bronzes nas mangas e nas caixas, dos apôios e dos engates no espelho, assim como a ajustagem do bronze, a qualidade e o modo de enchimento. Qualquer defeito anotado, após um exame, deverá ser comunicado ao Encarregado do Pósto para a punição do responsável.

16º- FERRAMENTAS:-

Cada empregado deverá ser equipado com um jôgo de ferramentas de grande uso, sob sua responsabilidade, para evitar perda de tempo; além disso, o Pósto Central de Revisão, disporá de um jôgo de chaves de preferência tipo caixa ou cachimbo, instaladas em quadro, para uso de todos.

17º- CONTROLE:-

Será constituido, apenas, de uma relação dos materiais substituídos, com a indicação da posição, isto é, lado, roda e caabeira.

Esta relação levará anotação das marcas anteriores, assim como, a espécie da revisão que foi feita.

Além disso, cada empregado anotará na sua ficha de mão de obra, o número do vagão e a espécie de serviço que desempenhou, conforme distribuição do ITEM 15º; anotará, também, se realizou exame inicial ou final.

18º- ELEMENTOS DO VEÍCULO:-

Conviria aproveitar-se da revisão para fazer verificação contínua do tipo de cada peça usada no veículo, assim como as dimensões principais. Isto permitiria manter-se a descrição do veículo inteiramente em dia.

TABELA DE CUSTO BÁSICO DE HOMENS-HORA

| ITEM | Especificação do serviço | Nº Oficiais | Nº Ajudante | Nº de HH. de Oficiais | Nº de HH. de ajudantes | Nº Total de H.H. |
|----------------|---|-------------|-------------|-----------------------|------------------------|------------------|
| ESTRADO | | | | | | |
| 1 | Desmontagem das chapas de soalho | 1 | 4 | 8,0 | 32,0 | 40,0 |
| 2 | Confecção das chapas de soalho | 1 | 3 | 16,0 | 48,0 | 64,0 |
| 3 | Colocação e cravação das chapas de soalho com mata-juntas | 1 | 2 | 34,0 | 78,0 | 112,0 |
| 4 | Confecção e cravação dos mata-juntas | 1 | 3 | 16,0 | 48,0 | 64,0 |
| 5 | Desempeno geral do estrado sem desmontagem | 2 | 2 | 12,0 | 12,0 | 24,0 |
| 6 | Reforço para uma longarina | 1 | 3 | 6,0 | 18,0 | 24,0 |
| 7 | Confecção e colocação de 1(um)longarão (viga lateral) | 1 | 3 | 24,0 | 72,0 | 96,0 |
| 8 | Confecção e colocação duma longarina (viga central) | 1 | 3 | 20,0 | 60,0 | 80,0 |
| 9 | Confecção e cravação duma travessa de pivot | 1 | 3 | 18,0 | 54,0 | 72,0 |
| 10 | Reforço dos apoios laterais | 1 | 2 | 2,0 | 4,0 | 6,0 |
| 11 | Confecção e cravação duma travessa intermediária | 1 | 3 | 10,0 | 30,0 | 40,0 |
| 12 | Reparação duma travessa secundária | 1 | 1 | 2,0 | 2,0 | 4,0 |
| 13 | Desempeno duma travessa secundária com descravação e cravação | 1 | 2 | 2,5 | 5,0 | 7,5 |
| 14 | Confecção e cravação duma travessa secundária | 1 | 2 | 4,0 | 8,0 | 12,0 |
| 15 | Revisão da aparelhagem de freio | 2 | 2 | 12,0 | 12,0 | 24,0 |
| 16 | Confecção e colocação dum estribo | 1 | 1 | 0,7 | 0,5 | 1,2 |
| 17 | Desempeno duma chapa de pivot com descravação e cravação | 1 | 3 | 4,5 | 13,5 | 18,0 |
| 18 | Confecção de 4 apoios laterais | 1 | 1 | 9,0 | 4,0 | 13,0 |
| 19 | Confecção e cravação dos suportes das hastas de manobra dos engates | 1 | 2 | 1,0 | 1,0 | 2,0 |
| 20 | Confecção e cravação de 4 cantoneiras de ligação das testeiras e center-sills | 1 | 2 | 3,5 | 7,5 | 11,0 |
| 21 | Desempeno parcial das pontas dos center-sills | 2 | 1 | 4,0 | 2,0 | 6,0 |
| 22 | Reparação dum estribo | 1 | 2 | 0,3 | 0,5 | 0,8 |
| 23 | Desempeno das chapas do soalho na calandra | 1 | 2 | 11,0 | 12,5 | 23,5 |
| 24 | Desempeno dos mata-juntas sem descravação | 1 | 2 | 3,0 | 6,5 | 9,5 |
| 25 | Reparação da chapa do pivot | 1 | 2 | 5,0 | 10,0 | 15,0 |
| 26 | Confecção e cravação de 1 chapa superior de amarração da travessa de pivot | 1 | 3 | 4,5 | 13,5 | 18,0 |
| 27 | Idem, idem, inferior | 1 | 3 | 5,0 | 15,0 | 20,0 |
| 28 | Confecção e cravação de 1 chapa superior de reforço da cabeceira | 1 | 3 | 4,5 | 13,5 | 18,0 |
| 29 | Confecção e soldagem das chapas de reforço das vigas centrais | 2 | 2 | 40,0 | 20,0 | 60,0 |
| 30 | Confecção e cravação de 1 diagonal | 1 | 2 | 4,0 | 8,0 | 12,0 |
| 31 | Confecção e colocação de 4 conexões inferiores das vigas laterais com as vigas das cabeceiras | 1 | 2 | 4,0 | 7,0 | 11,0 |

| ITEM | Especificação do serviço | Nº Oficiais | Nº Ajudante | Nº de HH de Oficiais | Nº de HH. de ajudantes | Nº Total de H.H. |
|--------------------|---|-------------|-------------|----------------------|------------------------|------------------|
| 32 | Confecção e colocação de 4 conexões das diagonais c/as travessas do piso vot | 1 | 2 | 4,0 | 7,0 | 11,0 |
| 33 | Confecção e colocação de 4 conexões das vigas laterais com as vias de cabeceira | 1 | 2 | 4,0 | 7,0 | 11,0 |
| 34 | Confecção e colocação de 1 separador de viga central | 1 | 1 | 3,0 | 3,0 | 6,0 |
| 35 | Confecção e colocação de 1 viga de cabeceira | 1 | 2 | 9,0 | 16,0 | 25,0 |
| 36 | Confecção e cravação de 1 pega mão | 1 | 1 | 1,5 | 1,5 | 3,0 |
| 37 | Confecção e colocação de 1 tirante de reforço do estrado | 1 | 2 | 3,0 | 7,0 | 10,0 |
| 38 | Colocação e cravação dos pratos de peão | 1 | 2 | 2,0 | 4,0 | 6,0 |
| 39 | Colocação e cravação de 1 coluna dos tirantes | 1 | 2 | 0,5 | 1,5 | 2,0 |
| 40 | Colocação e cravação de 1 bolsa do fureiro | 1 | 2 | 0,5 | 1,5 | 2,0 |
| 41 | Colocação e cravação de 1 ampara balanço | 1 | 2 | 0,5 | 1,5 | 2,0 |
| <u>C A I X A O</u> | | | | | | |
| 1 | Descravação e retirada das chapas dum lateral | 1 | 4 | 18,0 | 72,0 | 90,0 |
| 2 | Retirada das chapas duma cabeceira | 1 | 3 | 16,0 | 48,0 | 64,0 |
| 3 | Confecção e cravação das chapas duma cabeceira | 1 | 3 | 16,0 | 48,0 | 64,0 |
| 4 | Confecção e cravação das chapas duma lateral | 1 | 3 | 36,0 | 108,0 | 144,0 |
| 5 | Confecção e colocação das chapas duma porta | 1 | 3 | 10,0 | 30,0 | 40,0 |
| 6 | Retirada duma porta | 1 | 2 | 0,4 | 0,8 | 1,2 |
| 7 | Reparação de uma porta | 1 | 2 | 4,0 | 8,0 | 12,0 |
| 8 | Desempeno de uma calha de porta | 1 | 1 | 2,0 | 2,0 | 4,0 |
| 9 | Confecção e colocação de uma calha de porta | 1 | 2 | 3,0 | 6,0 | 9,0 |
| 10 | Descravação das chapas duma porta | 1 | 1 | 2,5 | 2,5 | 5,0 |
| 11 | Preparação e colocação do forro de madeira da cobertura | 1 | 1 | 16,0 | 16,0 | 32,0 |
| 12 | Substituição do zinco da cobertura | 1 | 2 | 16,0 | 32,0 | 48,0 |
| 13 | Confecção e colocação dum passadiço | 1 | 1 | 6,0 | 6,0 | 12,0 |
| 14 | Confecção e colocação duma cambota de cobertura | 1 | 1 | 8,0 | 8,0 | 16,0 |
| 15 | Confecção e colocação dum sarrafo de zinco | 1 | 1 | 3,0 | 3,0 | 6,0 |
| 16 | Reparação e colocação dum tapa-fagulha | 1 | 1 | 3,0 | 3,0 | 6,0 |
| 17 | Confecção e colocação duma coluna metálica | 1 | 2 | 3,0 | 6,0 | 9,0 |
| 18 | Confecção e colocação duma trainel | 1 | 2 | 3,0 | 6,0 | 9,0 |
| 19 | Confecção e cravação duma travessa de cabeceira | 1 | 2 | 6,5 | 9,5 | 16,0 |
| 20 | Desempeno duma coluna de canto com descravação e cravação | 1 | 2 | 3,5 | 7,5 | 11,0 |
| 21 | Reparação e colocação dum pega-mão | 1 | 1 | 0,4 | 0,6 | 1,0 |
| 22 | Confecção e colocação dum pega-mão | 1 | 1 | 1,5 | 1,5 | 3,0 |

| ITEM | Especificação do serviço | Nº Ofi-ciais | Nº Aju-dante | Nº de HH de Ofi-ciais | Nº de HH. de aju-dantes | Nº Total de H.H. |
|--|--|--------------|--------------|-----------------------|-------------------------|------------------|
| ENCATES E APARELHO DE CHOQUE E TRAÇAO | | | | | | |
| 1 Retirada dos engates e aparelhos de choque | | | | | | |
| 1 | Retirada dos engates e aparelhos de choque | 1 | 2 | 2,0 | 4,0 | 6,0 |
| 2 | Desmontagem, limpeza dos engates e aparelhos de choque | 1 | 1 | 3,0 | 3,0 | 6,0 |
| 3 | Colocação de 2 engates AAR | 1 | 2 | 1,0 | 2,5 | 3,5 |
| 4 | Substituição das correntes de segurança com bolsas | 1 | 1 | 3,0 | 3,0 | 6,0 |
| 5 | Preparação e colocação das 4 correntes de segurança com bolsas | 1 | 1 | 16,0 | 16,0 | 32,0 |
| 6 | Reparação de 4 correntes de segurança com substituição de 1 élo em cada corrente | 1 | 1 | 5,0 | 5,0 | 10,0 |
| 7 | Colocação da braçadeira, aparelho de choque, engate | 1 | 2 | 2,0 | 4,0 | 6,0 |
| 8 | Reparação duma corrediça | 1 | 2 | 3,0 | 6,0 | 9,0 |
| 9 | Colocação e cravação dos paralelos dos aparelhos de choque | 1 | 2 | 10,0 | 20,0 | 30,0 |
| 10 | Idem, idem, espelhos dos engates | 1 | 2 | 1,0 | 3,0 | 4,0 |
| 11 | Confecção e colocação de 1 haste de manobra do engate | 1 | 1 | 1,0 | 1,5 | 2,5 |
| 12 | Colocação e soldagem dos suportes das hastas de manobra dos engates | 1 | | 1,0 | | 1,0 |
| 13 | Confeção de 1 calço do espelho do engate | 1 | 1 | 1,0 | 1,0 | 2,0 |
| T R U Q U E | | | | | | |
| 1 | Retirada dos truques de sob o vagão (sem ponte rolante) | 1 | 4 | 2,0 | 8,0 | 10,0 |
| 2 | Retirada dos truques de sob o vagão (com ponte rolante) | 1 | 3 | 0,5 | 1,5 | 2,0 |
| 3 | Desmontagem de um truque arch-bar | 1 | 1 | 2,0 | 2,0 | 4,0 |
| 4 | Desmontagem de um truque integral (com ponte rolante) | 1 | 2 | 0,5 | 1,0 | 1,5 |
| 5 | Montagem de um truque arch-bar | 1 | 1 | 3,5 | 3,5 | 7,0 |
| 6 | Montagem de 2 truques integrais | 1 | 3 | 1,6 | 6,4 | 8,0 |
| 7 | Colocação de 2 truques sob o vagão | 1 | 3 | 2,0 | 6,0 | 8,0 |
| 8 | Torneamento de 1 rodeiro | 1 | 1 | 2,0 | 2,0 | 4,0 |
| 9 | Repassar as mangas de um eixo | 1 | 1 | 1,7 | 0,5 | 2,2 |
| 10 | Preparar as mangas de 4 eixos novos | 1 | 1 | 7,0 | 1,0 | 8,0 |
| 11 | Dar pressão em 4 eixos | 1 | 1 | 4,0 | 1,0 | 5,0 |
| 12 | Repassar as mangas e dar pressão em 4 eixos | 1 | 1 | 10,0 | 3,0 | 13,0 |
| 13 | Deseixamento de 4 rodeiros | 1 | 2 | 2,0 | 4,0 | 6,0 |
| 14 | Eixamento de 4 rodeiros | 1 | 2 | 2,0 | 4,0 | 6,0 |
| 15 | Broqueamento de 8 rodas de aço | 1 | 1 | 4,8 | 2,0 | 6,8 |
| 16 | Broqueamento de 8 rodas de fôfô | 1 | 2 | 2,0 | 1,2 | 3,2 |
| 17 | Substituição de 1 caixa de óleo | 1 | 1 | 1,0 | 1,0 | 2,0 |
| 18 | Substituição de 2 caixas de óleo | 1 | 1 | 2,5 | 2,5 | 5,0 |
| 19 | Remetalização e colocação dum bronze | 1 | 1 | 2,0 | 0,5 | 2,5 |
| 20 | Substituição do enchimento de 1 caixa | 1 | 1 | 0,3 | 0,1 | 0,4 |
| 21 | Substituição de 1 corrediça | 1 | 2 | 1,0 | 3,0 | 4,0 |
| 22 | Substituição de 1 coluna | 1 | 2 | 1,0 | 2,0 | 3,0 |
| 23 | Confeção de 1 travessa de truque | 1 | 2 | 24,0 | 72,0 | 96,0 |
| 24 | Reparação das aranhas de um truque | 1 | 1 | 6,0 | 6,0 | 12,0 |
| 25 | Substituição de 1 placa de peão | 1 | 2 | 0,5 | 1,2 | 1,7 |

| ITEM | Especificação do serviço | Nº Oficiais | Nº Ajudante | Nº de HH de Oficiais | Nº de HH, de ajudantes | Nº Total de H.H. |
|-------------------------------|---|-------------|-------------|----------------------|------------------------|------------------|
| 26 | Mudança de uma sapata de freio | | 1 | | 0,2 | 0,2 |
| 27 | Pequena reparação num triângulo de freio | | 1 | | 1,0 | 1,0 |
| 28 | Montagem da aparelhagem de freio num truque | 1 | 1 | 1,0 | 1,0 | 2,0 |
| 29 | Reparação e graduação dos apoios laterais | 1 | 1 | 1,0 | 1,0 | 2,0 |
| 30 | Reparação duma corrediça com soldagem | 1 | 1 | 1,5 | 1,5 | 3,0 |
| 31 | Confecção de 8 manilhas | 1 | 1 | 8,0 | 8,0 | 16,0 |
| <u>FREIO A VÁCUO E MANUAL</u> | | | | | | |
| 1 | Confeccão e colocação de 1 suporte da bandeja de freio | 1 | 1 | 1,5 | 1,5 | 3,0 |
| 2 | Confeccão e colocação de 1 suporte do mastro de freios | 1 | 1 | 1,5 | 1,5 | 3,0 |
| 3 | Confeccão e colocação da bandeja de freio | 1 | | 4,0 | | 4,0 |
| 4 | Confeccão de 1 eixo timoneiro | 1 | 1 | 7,0 | 7,0 | 14,0 |
| 5 | Confeccão de 1 tirante de freio | 1 | 1 | 2,5 | 2,5 | 5,0 |
| 6 | Confeccão de 1 suporte da alavanca de freio | 1 | | 3,0 | | 3,0 |
| 7 | Confeccão e colocação de 1 suporte do tirante de freio | 1 | | 3,0 | | 3,0 |
| 8 | Confeccão e colocação de 1 mastro de freio | 1 | 1 | 6,0 | 6,0 | 12,0 |
| 9 | Confeccão e colocação de 1 cinta do reservatório | 1 | 1 | 2,0 | 2,0 | 4,0 |
| 10 | Confeccão e colocação do encanamento de freio completo | 1 | 1 | 15,0 | 15,0 | 30,0 |
| 11 | Colocação e cravação dos suportes do cilindro e eixo timoneiro | 1 | 2 | 3,0 | 7,0 | 10,0 |
| 12 | Confeccão e cravação de 1 suporte da travessa do cilindro | 1 | 2 | 1,0 | 2,0 | 3,0 |
| 13 | Confeccão e cravação de 1 ponto fixo | 1 | 2 | 2,0 | 3,0 | 5,0 |
| 14 | Confeccão e colocação do puxador da válvula de descarga | 1 | | 3,0 | | 3,0 |
| 15 | Confeccão e cravação da viga de fixação dos suportes do cilindro e eixo timoneiro | 1 | 2 | 2,0 | 3,0 | 5,0 |
| 16 | Confeccão da travessa do reservatório | 1 | 1 | 2,0 | 2,0 | 4,0 |
| 17 | Montagem do cilindro, eixo timoneiro e reservatório | 1 | 2 | 4,0 | 8,0 | 12,0 |
| 18 | Confeccão de 1 braçadeira do encañamento | 1 | | 1,0 | | 1,0 |
| <u>PINTURA</u> | | | | | | |
| 1 | Pintura de 2 truques {a trincha} | 1 | | 7,0 | | 7,0 |
| 2 | Pintura de 2 truques {a pistola} | 1 | | 0,7 | | 0,7 |
| 3 | Limpeza de 2 truques | | 2 | | 6,0 | 6,0 |
| 4 | Pintura do estrado com limpeza | 1 | 1 | 6,0 | 6,0 | 12,0 |
| 5 | Pintura do caixão metálico com limpeza | 2 | 2 | 30,0 | 30,0 | 60,0 |
| 6 | Pintura da cobertura e/limpeza e aplicação de ácido anti-ferruginoso | 1 | 2 | 10,0 | 20,0 | 30,0 |