



# refesa

NOVEMBRO/DEZEMBRO - 1966

PUBLICADO PELO DEP. DE RELAÇÕES PÚBLICAS DA RFFSA

*Sr. T-1 - (I 47-1)*



## DIRETORES DA RFFSA

- 
- Eng.º HÉLIO BENTO DE OLIVEIRA MELLO — Presidente
- Eng.º LAFAYETTE DE CASTRO FERREIRA BANDEIRA
- Eng.º MANOEL DE AZEVEDO LEÃO
- Eng.º SÉRGIO MARCONDES DE CASTRO
- Eng.º GERALDO SOARES DE ALBERGARIA
- Eng.º OTHON ÁLVARES DE ARAÚJO LIMA
- Adv.º ASCÂNIO PEDRO DE FARIAS
- 

## UNIDADES DE OPERAÇÃO DA RFFSA

- |  |   |
|--|---|
| R.F.F.S.A. — RÉDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA<br>Av. Presidente Vargas, 309 — RIO DE JANEIRO — GB.                                 | R.V.P.S.C. — RÉDE DE VIAÇÃO PARANÁ-SANTA CATARINA<br>Av. João Pessoa, 102 — CURITIBA — PR.<br>Superintendente: Eng.º EURO BRANDÃO                 |
| * * *  | * * *   |
| E.F.C.B. — ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL<br>Pça. Cristiano Ottoni — RIO — GB.<br>Superintendente: Dr. ANTÔNIO HENRIQUE ALVES DE VILHENA | V.F.F.L.B. — VIAÇÃO FÉRREA FEDERAL LESTE BRASILEIRO<br>Pça. Inglaterra s/n.º — SALVADOR — BA.<br>Superintendente: Eng.º OSWALDO CESAR RIOS        |
| * * *  | * * *   |
| E.F.L. — ESTRADA DE FERRO LEOPOLDINA<br>Est. Barão de Mauá — RIO — GB.<br>Superintendente: Gen.-Eng.º ANTÔNIO ANDRADE DE ARAÚJO              | E.F.S.L.T. — ESTRADA DE FERRO SÃO LUIZ-TERESINA<br>Pça. Gomes de Souza — SÃO LUIZ — MA.<br>Superintendente: Eng.º JOSÉ RIBAMAR DE ARAÚJO          |
| * * *  | * * *   |
| V.F.C.O. — VIAÇÃO FÉRREA CENTRO-OESTE<br>Rua Sapucaí, 383 — BELO HORIZONTE — MG.<br>Superintendente: Eng.º JÚLIO RIBEIRO CONTIJO             | R.V.C. — RÉDE DE VIAÇÃO CEARENSE<br>Pça. Castro Carreira — FORTALEZA — CE.<br>Superintendente: Eng.º JOSÉ WALTER BARBOSA CAVALCANTE               |
| * * *  | * * *   |
| R.F.N. — RÉDE FERROVIÁRIA DO NORDESTE<br>Av. Marquês de Olinda, 262 — RECIFE — PE.<br>Superintendente: Cel. WALDO SETTE DE ALBUQUERQUE       | E.F.D.T.C. — ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA<br>Rua Marechal Deodoro — TUBARÃO — SC.<br>Superintendente: Gen. FRANCISCO CHAGAS MELLO SOARES |
| * * *  | * * *   |
| E.F.N.O.B. — ESTRADA DE FERRO NOROESTE DO BRASIL<br>Pça. Machado de Melo — BAURU — SP.<br>Superintendente: Gen. RAMIRO GORRETTA JÚNIOR       | E.F.S.C. — ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA<br>BLUMENAU — SC.<br>Superintendente: Gen. MÁRIO RIBEIRO DOS SANTOS                                    |
| * * *  | * * *   |
| V.F.R.G.S. — VIAÇÃO FÉRREA DO RIO GRANDE DO SUL<br>PÓRTO ALEGRE — RS.<br>Superintendente: Gen. ANTÔNIO ADOLFO MANTA                          | E.F.S.J. — ESTRADA DE FERRO SANTOS A JUNDIAÍ<br>Estação da Luz — SÃO PAULO — SP.<br>Superintendente: Eng.º LUIZ ALBERTO WHATELY                   |
| * * *  |   |

Doação  
L. Siqueira

2010  
SUMÁRIO

	Pág.
NORMALIZAÇÃO FINANCEIRA ...	2- 3
FUTURO: UM NÓVO SURTO FERROVIÁRIO .....	6- 7- 8
A SOBREVIVÊNCIA DO TRANSPORTE SÔBRE TRILHOS .....	9-10
UMA POLÍTICA DE PESSOAL ....	11-12
UM SÍMBOLO PARA A REDE .....	13
ELEMENTOS SÔBRE AS CONTRIBUIÇÕES AO ORÇAMENTO DO SNCF .....	14-15
CENTRAL DO BRASIL: UMA EMPRESA? .....	16-17
DOS DIREITOS IMORAIS .....	18-19
REDE SANEIA FINANÇAS .....	20
TERMINAL RODO-FERROVIÁRIO: CURITIBA .....	21
ADEQUAÇÃO DO PATRIMÔNIO TÉCNICO À OPERAÇÃO ECONÔMICA DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO .....	22-23-24
HUMOR SÔBRE TRILHOS .....	25
RFF: EVOLUÇÃO DA CAPACIDADE AQUISITIVA DO PESSOAL ..	26-27
FERROVIAS .....	28-29
A ESTRADA DE FERRO DE PETRÓPOLIS, vulgo "MAUÁ" .....	30-31-32

Por longo período, esta revista teve sua circulação suspensa, por motivos que não veem a pêlo. Agora, porém, retorna seu curso normal e em época auspiciosa, tanto pela conjuntura geral do país como no que respeita à própria empresa da qual é o veículo. É que seu ressurgimento coincide com as primícias de uma política de saneamento econômico-financeiro, graças à qual as direções da RFFSA que se seguiram ao movimento revolucionário de março de 1964 se propuseram a corrigir distorções e, inépcias, pagas pelo povo em sua totalidade, com vistas a restituir-lhe o conceito e tirá-la da condição de um dos grandes elementos de pressão inflacionária. Hoje, mercê de um esforço integrado, no qual avultou o dos ferroviários, compreensivos e patriotas, os algarismos evidenciam uma entusiástica recuperação, cuja expressão mais eloqüente se pode encontrar no coeficiente de exploração de 1,8 previsto para o corrente exercício; o valor desse índice adquire significado magnífico se comparado com o dos anos anteriores a 1965, sobretudo com os resultados do 1.º trimestre de 1964, os quais se projetados pelo resto do ano, viriam significar um coeficiente de exploração de 5,5.

Daí a coincidência feliz do retorno da Refesa com essa recuperação, que consagra a administração e redime a empresa.

**refesa**

REVISTA DA REDE FERROVIÁRIA FEDERAL

N.º 7 — OUTUBRO/NOVEMBRO — 1966

Diretor Responsável  
ANTÔNIO F. PÔRTO SOBRINHO

Secretário  
DOMINGOS DÂNGELO ASSUNÇÃO

Arte  
WALDYR FIGUEIREDO E RUY HORTA

Redatores  
WALDO RAMOS VIANA, ALÍPIO MONTEIRO, FERNANDO ZENHA MACHADO E ALBERTO CHAVES DE BARROS

Publicação bimestral do Departamento de Relações Públicas da Rede Ferroviária Federal S.A. Avenida Presidente Vargas, 309 - 17.º andar Rio de Janeiro — Estado da Guanabara

Enviaremos esta Revista, assim como quaisquer outras publicações do Departamento de Relações Públicas da RFFSA, a quem no-las solicitar.

A direção da Revista não se responsabiliza por conceitos emitidos em artigos assinados.

NOSSA CAPA

Nossa capa é uma imagem física de uma empresa que procura renovar-se. Trata-se da EFCB, hoje largada na busca de sua sobrevivência econômica, de uma afirmação econômica. Essa nova Central, em sua fisionomia gerencial, justifica não só a capa como ainda trabalho de sua atual direção definindo essa fase nascente — de novas concepções administrativas e novas esperanças.

# NORMALIZAÇÃO FINANCEIRA

---

ENG.º ALBERTO GOMES  
Assessor da Presidência da RFFSA

---

As bases de qualquer política de coordenação dos transportes nos conduzem no sentido de reconhecer a necessidade de colocar as estradas de ferro em pé de igualdade com os outros meios de transporte, aos quais o Governo provê totalmente as despesas de estabelecimento e manutenção da infraestrutura (aeroviário, rodoviário e marítimo). Assim como o Governo provê a construção, a conservação e mesmo o policiamento das rodovias, assim também, em regime de paridade de tratamento a ambos os meios de transporte — a “Subvenção Governamental destinada ao equilíbrio financeiro”, sob a forma de receita, deve cobrir as despesas de investimento na infraestrutura da via permanente, bem como as de manutenção da mesma, das obras de arte, e as da sinalização e ônus devidos às passagens de nível.

Infelizmente, tão essencial requisito não tem sido considerado, pois a realidade orçamentária das ferrovias está distorcida pela estrutura organizacional do seu plano de contas atual: tal sistemática remonta à época do monopólio dos transportes, fase áurea hoje de saudosa memória nas Estradas de Ferro, impondo-se portanto reformá-lo estruturalmente, adotando-se a nova sistemática calcada na denominada “normalização contábil” que vigora em vários países da Europa ocidental.

A normalização de contas das Estradas de Ferro consiste no estabelecimento de uma nova sistemática na sua disposição, tal como a iniciativa privada o faria, se fôsse ela incumbida de explorar os transportes ferroviários, continuando, entretanto, obrigada a respeitar suas características de serviço de utilidade pública.

As anomalias financeiras provocadas pela política governamental de subdiarização aos custos dos diversos meios de transporte — segundo critérios diferentes de um para outro meio — deformam e distorcem o verdadeiro significado financeiro de nossos resultados contábeis; com efeito, no caso das estradas de ferro, a sistemática estrutural de sua padronização de contas remonta à época do monopólio dos transportes, não levando em conta, por este motivo, tão profundas anomalias, só posteriormente surgidas e introduzidas, na macro-conjuntura geral das finanças pela política governamental de subsidiarização oculta ao custo de transporte rodoviário, — *sobretudo no que concerne às despesas de construção, manutenção, policiamento, sinalização e reconstrução da infraestrutura*, — o que faz com que tal custo aparente, se apresente ao observador menos avisado, muito menor do que na realidade o é.

Já no entanto, no custo de transporte ferroviário, não existem subsídios ocultos, de forma que o mesmo se apresenta numa posição aparentemente desfavorável em relação ao meio de transporte competidor, eis que, qualquer subvenção aparece a nu, tanto no orçamento do Governo como no balanço da Empresa, sem que sequer sejam discriminadas as finalidades específicas a que se destinam e o emprêgo objetivo que efetivamente tiveram.

Urge, pois, implantar a verdade contábil, de maneira que os resultados financeiros apresentados pela ferrovia reflitam, na micro-conjuntura financeira da Empresa, a perspectiva verdadeira do fenômeno, considerada no

ponto de vista e segundo os mesmos critérios da macro-conjuntura financeira geral. Em outras palavras, é preciso adotar na micro-finança da Empresa os mesmos critérios que são seguidos na macro-finança da conjuntura geral.

A "Isonomia Financeira" é um direito e um dever, tanto na macro-finança governamental quanto da micro-finança ferroviária, pois, do contrário são geradas condições discriminatórias incompatíveis com a harmonia imprescindível à coexistência dos meios de transporte terrestre.

A normalização das contas é, pois, o dispositivo automático de correção dos fatores anômalos extrínsecos que atuam sobre as finanças ferroviárias; sua ação corretora se exerce indiferentemente num outro sentido, conforme sejam gravados ou aliviados os encargos de um ou outro meio de transporte.

Na anomalia financeira devida à desigualdade de condição de subsidiarização governamental aos meios de transporte, reside a origem da estigmatização financeira das ferrovias; ela é consequência do desconhecimento dos efeitos da nova conjuntura da macro-finança governamental, gerada com a perda do monopólio dos transportes pelas estradas de ferro; é também lastimável o reconhecimento de que é em consequência dela que tem sido determinado, modificado e condicionado todo o processo de desenvolvimento do ferroviarismo brasileiro.

A tal trabalho de clarificação das contas, denomina-se "normalização contábil".

Existem três maneiras de fazer face a uma anomalia financeira, a saber:

- a) Aceitá-la filosoficamente, sem qualquer restrição ou preocupação, incorporando-a, sem discriminá-la, ao monte genericamente designado por "deficit". Esta é a forma mais primitiva e simplista de enfrentar o problema. Peca, dentre outras razões, por ser uma solução de sofisma, eis que nem toda a subvenção é "deficit".
- b) Liquidá-la radicalmente, de forma que, com o seu desaparecimento, também se acabe o seu efeito financeiro anômalo. Como toda fórmula radical é a mais completa, sendo entretanto a maneira de implementação mais demorada e difícil, senão inexecutável: entretanto este é o objetivo que sempre se persegue, a médio e longo prazo.
- c) Compensá-la, mediante sua evidenciação na escrita da Receita, discriminando por anomalia contábil, a subvenção governamental destinada a atender à insuficiência financeira da Empresa, em vez de incorporá-las todas ao monte sofisticadamente denominado "deficit".

A implementação da normalização se realiza através do levantamento de todas as "anomalias contábeis", tal como a iniciativa privada o faria se a ela fôsse cometida a incumbência de explorar a Empresa.

Evidenciando os itens de todas essas anomalias contábeis, passam as mesmas a figurar nas demonstrações de Lucros e Perdas e na de Resultados, como desdobramentos discriminados — por item caracterizador de cada anomalia da rubrica da receita de "Subvenção, Auxílios e Dotações" que o Governo destinar ao equilíbrio financeiro da Empresa.

Vejam agora quais são as anomalias contábeis das contas de nossas Estradas. Elas são de natureza variadas, algumas sangrias na receita do tráfego, outras são aberrações tributárias a favor da Previdência Social, outras prestações de serviço gratuito a determinadas entidades da administração pública, outras resultado de ônus decorrentes de direitos e vantagens do funcionalismo público civil cedido à Empresa, incompatíveis com o regime empresarial, outras de insuficiências da Previdência Social supridas pela Empresa, outras decorrentes da obrigação de efetuar determinadas atividades operacionais antieconômicas, outras de arcar com todos os encargos de infraestrutura, coisa que não ocorre com os demais meios de transporte, etc.

Dentre as anomalias da receita poderemos citar as deduções na renda bruta arrecadada das seguintes porcentagens: 10% para o Fundo de Melhoramentos, 10% para o Fundo de Renovação, 10% para a Quota de Previdência Social, 4,32% para a Contadoria Geral de Transportes (taxa de tráfego mútuo).

O amparo legal para a implementação da normalização financeira na Empresa é proporcionado amplamente pela Lei n.º 3.115/57.

É importante observar que a normalização não significa estabelecer débitos nem créditos nas contas. Limita-se, na essência, a lançar a discriminação da subvenção, por anomalias atendidas, realizando assim a "compensação". Não afeta pois os resultados globais. Mas modifica profundamente os resultados interpretativos, restabelecendo a isonomia financeira com os outros meios de transporte.

O esboço anexo demonstra os resultados financeiros das ferrovias de vários países, analisados à luz das diversas normalizações contábeis.

A normalização contábil permitirá pôr em relêvo qual é a parte do "deficit" que se pode realmente atribuir às deficiências técnicas e operativas das empresas e sua falta de adaptação às condições atuais e ainda a parte do "deficit" imputável a fatores extrínsecos à exploração propriamente dita.